This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

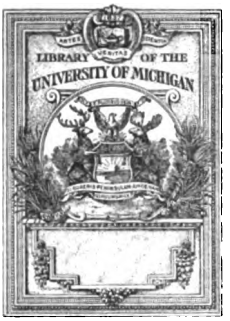
About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

(Der) Güter- und
Schiffs-Verkehr
auf dem Rheine.
1856

Library University of Michigan

Digitized by Google



FROM THE LIBRARY OF
Professor Karl Heinrich Rau
OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG
PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
BY
Mr. Philo Parsons
OF DETROIT
1871

Digitized by Google

HE
669.5
.R5
G94

Digitized by Google

Digitized by Google

Der

Güter- und Schiffs-Verkehr auf dem Rheine

nach

amtlichen Anschreibungen dargestellt

PARSONS LIBRARY
University of
MICHIGAN

Behufs Beleuchtung

der

Denkschrift in Sachen der Rheinschifffahrt,

welche

von dem leitenden Geschäfts-Ausschusse der vereinigten Kölner
und Düsseldorfer Dampfschifffahrts-Gesellschaft
verbreitet worden ist.

Berlin.
Druck und Verlag von Georg Reimer.
1856.

Digitized by Google

Digitized by Google

Inhalts-Verzeichniß.

Seite

Einleitung 1

Abtheilung I.

Vom Rheinzolle und dessen Einfluß auf den Güter-Verkehr . . 8

Abschnitt 1.

Vom Güter-Verkehre im Allgemeinen 8
a. In der Bergfahrt 8
b. In der Thalfahrt 19

Abschnitt 2.

Vom Verkehre mit ausländischen Waaren 23
a. In der Bergfahrt 23
b. In der Thalfahrt 26

Abschnitt 3.

Von der Konkurrenz auf dem Rheine selbst 28
a. Von der Konkurrenz der Hafenplätze unter sich 28
b. Von der Konkurrenz der am Rheinverkehre selbst betheiligten Transport-Gesellschaften im Allgemeinen 46
c. Von der Konkurrenz innerhalb der drei großen Transport-Gesellschaften auf dem Rheine und der gegenwärtigen Lage der Mitglieder derselben ins Besondere 61
aa. Von den sogenannten Segelschiffern 61
bb. Von der Dampfschleppschifffahrt 70
cc. Von der Personen-Dampfschifffahrt 75

Abschnitt 4.

Von der Konkurrenz auf anderen Verkehrswegen 96
a. Von der Konkurrenz, welche sich dem Rheine gegenüber in den anderen deutschen Flußgebieten zeigt 99
b. Von dem Einflusse der Köln-Mindener Eisenbahn 104
c. Von der Konkurrenz der Aachen-Mastrichter Eisenbahn 105
d. Von der Konkurrenz der Rheinisch-Belgischen Eisenbahn 107

Reclassed 8-14-30 AYM

Digitized by Google

Seite

e. Von der Konkurrenz auf anderen Eisenbahnen 116
e. 1. Von den Platzspesen 117
e. 2. Vom Minimum der Frachtkosten 120
e. 3. Vergleichende Kosten-Berechnungen 123
A. Transportstrecke Basel — Mannheim 126
B. " Mannheim — Basel 129
C. " Frankfurt — Basel 130
D. " Basel — Berlin 131
E. " Berlin — Basel 133
F. " Basel — Hamburg 134
G. " Hamburg — Basel 135
H. " Hâvre — Mannheim 136
I. " Mannheim — Hâvre 138
K. " Hâvre — Berlin 138
L. " Paris — Frankfurt 140
M. " Paris — Mannheim 140
N. " Mannheim — Paris 141
O. " Paris — Berlin 142
P. " Mannheim — Mainz 143
Q. " Mannheim — Frankfurt 143
R. " Rotterdam — Köln 144
S. " Rotterdam — Düsseldorf 144
T. " Ostende — Köln 145
U. " Ostende — Düsseldorf 145
f. Von der Konkurrenz der französischen Verkehrsstraßen 147

Abschnitt 5.
Gesammtresultate der Erörterungen und Schlußbemerkungen 171

Abtheilung II.
Von den Rekognitionsgebühren 173

Abschnitt 1.
Von der Natur der Rekognitionsgebühren 173

Abschnitt 2.
Von der Schiffsveraichung 174

Abschnitt 3.
Von dem Verhältnisse der Ladungen zur Ladungsfähigkeit 175

Abschnitt 4.
Von der Belastung der Schifffahrt durch die Rekognitionsgebühren . . 182

Abtheilung III.
Von den Brücken-Durchlaßgebühren und dem Rheinzolle für Passagier-Effekten 187

Digitized by Google

Einleitung.

Die Behauptung, daß der Verkehr auf dem Rheine mit Abgaben überbürdet und dadurch eine Konkurrenz mit anderen Verkehrswegen, namentlich aber mit den in steter Zunahme begriffenen Eisenbahnen ohne schnelle Hülfe nicht mehr möglich sei, ist in den letzten Jahren immer lauter und mit um so größerer Zuversicht des Erfolges aufgetreten, je besser es gelang, Bruchstücke aus den amtlichen Angaben über den Güter- und Schifffahrts-Verkehr auf dem Rheine zu einer Art von Beweisführung zu benutzen, welche lediglich darauf berechnet war, die offenkundigen Mängel der bisherigen amtlichen statistischen Nachrichten zu Privatzwecken auszubeuten. Dieses Bestreben fand von verschiedenen Seiten her und insbesondere bei der Presse lebhafte Unterstützung, wie denn namentlich die Kölnische Zeitung in einem ihrer Leitartikel sogar zur Beschaffung bedeutender Geldmittel Behufs wirksamer Betreibung der Agitation in Rheinzollsachen aufforderte. Am entschiedensten tritt dasselbe indeß in der Denkschrift auf, welche im Namen des leitenden Geschäfts-Ausschusses der vereinigten Kölner und Düsseldorfer Dampfschifffahrts-Gesellschaft verbreitet worden ist, und die, nach dem Schlußsatze der Einleitung, zur Aufgabe hat, den Einfluß, welchen die Konvention vom 31. März 1831 namentlich durch die Höhe ihres Rheinzoll- und Rekognitionsgebühren-Tarifes auf die Rheinschifffahrt ausübt, die Veränderungen, welche diese Konvention im Laufe der Zeit schon erlitten und die Thatsachen, welche, nach der Meinung des Verfassers, noch weitere Modifikationen als erforderlich erscheinen lassen, möglichst vollständig darzustellen. Es ist nicht zu verkennen, daß diese Denkschrift durch geschickte Kombination der benutzten Bruchstücke ausgezeichnet und um so mehr dazu angethan ist, bei der ersten Durchsicht eine günstige Meinung für sich zu gewinnen, als dadurch, daß nicht blos die sechs

Digitized by Google

Seiten der Einleitung, sondern auch das Kapitel I. und Nachtrag II. ganz, die übrigen Kapitel zum Theil mit Darstellung der gegenwärtigen Lage und des Entwickelungsganges der Gesetzgebung in Rheinschifffahrts-Angelegenheiten angefüllt sind, dem Ganzen der Anschein historischer Treue gegeben ist. Indeß wird genügend ersichtlich, welchen Standpunkt der Verfasser der Denkschrift hierbei eingenommen hat, wenn aus dem historischen Theile nur Folgendes zur Anführung kommt. Im Kapitel V. heißt es nämlich daselbst bei Besprechung der Rekognitions-Gebühr:

„Die nach dem Tarife zur Erhebung kommenden s. g. Rekognitionsgebühren verdanken, wie schon aus den früheren Mittheilungen ersichtlich ist, ihre Entstehung ebenfalls der Rheinschifffahrts-Konvention vom 31. März 1831."

„In den Beschlüssen des Navigations-Komite's auf dem Wiener Kongresse ist nirgends eine Andeutung solcher Gebühren vorhanden, sondern stets nur von dem eigentlichen Rheinzoll die Rede gewesen. Wie schon in dem der Einleitung der gegenwärtigen Denkschrift einverleibten Artikel 4. der Verhandlungen vom 24. März 1815 gesagt ist, bei Ausarbeitung des Tarifes könne das auf dem Rheine bestehende Octroi zu einem ungefähren Maßstabe dienen, so heißt es im Art. 27. des den Rhein speziell betreffenden Protokolles vom gleichen Tage unter Anderem:

Toutes les dispositions particulières et nommément celles qui regardent le tarif des droits, tant celui qui est adopté pour toutes les marchandises en général, que celui pour les marchandises qui d'après une certaine classification payent des droits moins forts etc., seront réservés au réglement définitif, qui sera dressé ainsi qu'il va être exposé ci après."

„Nur dies ist in allen jenen Verhandlungen über die für die Rheinschifffahrt neuerdings zu normirenden Abgaben gesagt, nirgends von Schiffsgebühren die Rede, deren Höhe nach der vermittelst der Schiffsaiche durch kubische Vermessung ermittelten Tragfähigkeit der Schiffskörper bemessen wird und somit neben dem Rheinzolle eine zweite gleichartige Abgabe auf die bereits belastete Waare wälzt."

Wie wenig die Wirklichkeit mit diesen Behauptungen übereinstimmt, ergiebt sich aus Folgendem:

Digitized by Google

Nachdem im Art. 39. des Reichs-Deputations-Hauptschlusses vom 25. Februar 1803 [1]) die Beseitigung aller bis dahin sowohl auf dem rechten als linken Ufer erhobenen Rheinzölle — jedoch mit Vorbehalt der Eingangs-Gebühren (droits de douane) so wie eines Schifffahrts-oktroi — ausgesprochen und die Grundlage für das zukünftige Verfahren genehmigt war, wurde in Ausführung dieses Beschlusses durch die zwischen dem Deutschen Reiche einerseits und Frankreich andererseits abgeschlossene Konvention d. d. Paris den 15. August 1804 [2]) unter ausdrücklicher Beseitigung der gesammten älteren Verträge, Gesetze und Bestimmungen, welchen Namens und Ursprungs dieselben auch sein mochten [3]), die neue Ordnung der Schifffahrts-Angelegenheiten festgestellt und ins Besondere im Art. 94. [4]) folgende Bestimmungen getroffen:

„Indépendamment du droit sur les denrées ou marchandises, dont il sera parlé ci-aprês [5]) il sera perçu dans chaque bureau de l'octroi pour chaque embarcation, chargée ou non chargée du port de cinquante quintaux et au dessus qui passera devant un bureau en remontant ou en descendant, un droit de reconnaissance réglé par le tarif qui suit." [6])

Von dieser Rekognitions-Gebühr war in den Sitzungen der Navigations-Kommission auf dem Wiener Kongresse wiederholt die Rede [7]) und wurde bezüglich derselben aus Anlaß der desfallsigen Erörterungen im Art. 3. des der Wiener Kongreß-Acte vom 9. Juni 1815 angehängten Vertrages vom 24. März eod. an., betreffend die Schifffahrt auf dem Rheine [8]), schließlich bestimmt:

„Le droit de reconnaissance restera tel quil est réglé par l'art. 94. de la convention sur l'octroi de navigation du Rhin conclue à Paris le 15. Août 1804, sauf à déterminer au-

1) Vergl. Hermanns Sammlung der in Bezug auf Rheinhandel und Schifffahrt erschienenen Gesetze ꝛc., Ausgabe von 1828 Seite 41.

2) Abgedruckt in Klüber's Akten des Wiener Kongresses, Ausgabe von 1821 Band III. Seite 280 ff.

3) Art. 128. der Konvention. Klüber a. a. O. Seite 326.

4) Klüber a. a. O. Seite 311.

5) Art. 97/100 der Konvention.

6) Der Tarif selbst ist weiter unten Seite 4 aufgenommen.

7) Vergl. u. A. Klüber's Akten des Wiener Kongresses Bd. III. S. 114 u. 205.

8) Klüber a. a. O. Seite 258.

Digitized by Google

trement l'échelle des droits de manière à ce que les bateaux de 2500 à 5000 quintaux y soient compris également dans la même proportion des distances cidessus mentionnées."

Dieſe anderweite Abſtufung der Rekognitions-Gebühren brachte der Entwurf eines Reglements zur Ausführung der Vereinbarungen vom 24. März 1815, welchen die Rheinſchifffahrts-Central-Kommiſſion in Mainz im Jahre 1822 zum Gegenſtande ihrer Erörterungen zu machen hatte, in der Weiſe in Vorſchlag, daß für Fahrzeuge bis unter 3000 Centner Ladungsfähigkeit die für die linke Rheinſeite geltenden Sätze des Art. 94. der Konvention vom 15. Auguſt 1804 aufrecht erhalten bleiben ſollten, während bei den größeren Fahrzeugen eine Gebühren-Erhöhung von 6 Frs. für jede Steigerung der Ladungsfähigkeit um 500 Centner für angemeſſen erachtet wurde, ſo daß als Maximum für Fahrzeuge von 5000 Centner Ladungsfähigkeit und darüber 45 Frs. an jeder Zollſtelle zu entrichten geweſen wären.

Der Rekognitions-Gebühren-Tarif, welcher aus den Berathungen der Rheinſchifffahrts-Central-Kommiſſion hervorging und gegenwärtig als Regel noch aufrecht erhalten iſt, belaſtete indeß Schiffe von 5000 Centner und mehr Ladungsfähigkeit nur mit 15 Frcs. pro Zollſtelle und modifizirte dementſprechend die Sätze für die übrigen Klaſſen — ausſchließlich der niedrigſten — wie nachſtehende Zuſammenſtellung näher erſehen läßt:

Für Fahrzeuge von	Nach der Konvention v. 31. März 1831.	Nach der Konvention v. 15. Auguſt 1804 [1]) (linke Rheinſeite).
50 Ctr. und unter 300 Ctr.	— Frcs. 10 Cms.	— Frcs. 10 Cms.
300 " " " 600 "	— " 90 "	1 " — "
600 " " " 1,000 "	1 " 83 "	2 " — "
1,000 " " " 1,500 "	3 " — "	4 " — "
1,500 " " " 2,000 "	4 " 50 "	6 " — "
2,000 " " " 2,500 "	6 " — "	9 " — "
2,500 " " " 3,000 "	7 " 50 "	15 " — "
3,000 " " " 3,500 "	9 " — "	
3,500 " " " 4,000 "	10 " 50 "	
4,000 " " " 4,500 "	12 " — "	
4,500 " " " 5,000 "	13 " 50 "	
5,000 und darüber	15 " — "	

1) Klüber's Akten des Wiener Kongreſſes Band III. Seite 311.

Digitized by Google

Die Rheinschifffahrts-Konvention vom 31. März 1831 brachte daher mit dem Rekognitions-Gebühren-Tarife keineswegs eine **neue** Belastung, sondern sie ermäßigte im Gegentheile eine Abgabe [1]), welche länger als ein Viertel-Jahrhundert gesetzlich bestanden hatte, eine Abgabe deren Fortdauer in demselben Staatsvertrage [2]) ausgesprochen war, auf den sich die Denkschrift beruft, um das Ganze zu negiren — eine Abgabe endlich, von deren Vorhandensein vor 1831 die im Jahre 1825 und früher konzessionirten Personen-Dampfschifffahrts-Gesellschaften durch die eigenen Geschäftsbücher ihrer Verwaltungen hinreichenden Beweis erhielten [3]).

Es liegt nicht in der Absicht, hier auf geschichtliche Erörterungen und auf Darstellung der gegenwärtigen Lage der Gesetzgebung in Rheinschifffahrts-Angelegenheiten weiter einzugehen, weil es sich hierbei für diejenigen, welche Interesse an der Sache nehmen, nur um allgemein Bekanntes handeln würde; dagegen ist es Aufgabe, durch eine ausführlichere, auf völlig zuverlässige Materialien gegründete Darstellung des Verkehres auf dem Rheine den bisher in weiteren Kreisen verbreiteten Unrichtigkeiten und Entstellungen und damit vorzugsweise auch den Behauptungen der im Namen der Köln-Düsseldorfer Dampfschifffahrts-Gesellschaft verbreiteten Denkschrift entgegenzutreten, welche letztere deshalb auch wiederholt unter der kurzen Bezeichnung „Denkschrift“ in Bezug genommen werden wird.

Den für gedachten Zweck im Nachstehenden zu liefernden Zahlenangaben dienten hauptsächlich die seit langen Jahren über den Güter- und Schiffs-Verkehr auf dem Rheine gesammelten amtlichen Nachrichten als Grundlage. Es konnte jedoch bei diesen allein nicht stehen geblieben werden, denn die behauptete Benachtheiligung des Rheinverkehrs, wenn eine solche in Wirklichkeit vorhanden war, mußte sich bemerkbar machen, entweder absolut, wenn der Schiffs- und Güter-Verkehr auf dem Rheine eine von zufälligen Ereignissen unabhängige, andauernde Verminderung nachwies, oder relativ, wenn der Verkehr

---

1) Die Ermäßigung war am stärksten bei Fahrzeugen von 2500—3000 Ctr. (50 %); am geringsten bei Fahrzeugen von 600—1000 Ctr. (8½ %). Gar keine Ermäßigung trat ein bei Fahrzeugen unter 300 Ctr. und über 5000 Ctr.

2) Vom 24. März 1815. Vergl. Seite 3.

3) Die Rekognitions-Gebühren für Personen-Dampfschiffe wurden nämlich nach den Protokollen der Rheinschifffahrts-Central-Kommission schon unterm 27. Juli 1825 regulirt.

Digitized by Google

auf dem Rheine sich andauernd in geringerem Maße hob, oder in stärkerem Grade verminderte, als der in den konkurrirenden Nachbarländern oder auf einzelnen konkurrirenden Verkehrsstraßen; ungünstigsten Falles endlich, wenn einem abnehmenden Verkehre auf dem Rheine ein Aufschwung von der konkurrirenden Seite gegenüber zu stellen war.

Um nach beiden Richtungen hin die Verhältnisse mit völliger Klarheit darzustellen, mußte auf die amtlichen Angaben über den Güterverkehr (namentlich den Transit-Verkehr) Frankreichs, Belgiens und der Niederlande, sodann auch auf den Güter-Verkehr der Eisenbahnen besondere Rücksicht genommen werden. In letzter Beziehung konnten jedoch nur diejenigen Eisenbahnen, welche die Rheinprovinz durchziehen, in Betracht kommen, da für die übrigen zuverlässige Nachrichten über den Verkehr mit ausländischen Gütern, auf welche es in Betreff des Einflusses der Rheinschifffahrts-Gebühren fast ausschließlich ankommt, nicht zu erlangen waren. Dieser Mangel — der besonders fühlbar da hervortrat, wo es darauf ankam unzweifelhaft darzuthun, daß selbst da, wo die größte Beweiskraft der erwähnten Denkschrift zu liegen scheint, nämlich in der speziellen Zusammenstellung der konkurrirenden Rhein- resp. Eisenbahn-Strecken vielfache Unrichtigkeiten und gänzlich verfehlte Darstellungen der Verkehrs-Verhältnisse vorkommen — ließ sich jedoch durch eine Reihe von Uebersichten begegnen, welche für jeden wichtigeren Verkehrs-Artikel durch Nachweis der Herkunft und Bestimmung den Weg bezeichneten, welchen die Waare genommen. Diese für die Kommerzial-Statistik des Zollvereins und des Rheinverkehrs völlig neuen, komplizirten Zusammenstellungen, die für die Rheinstraße zugleich eine Zergliederung nach den verschiedenen Transport-Gesellschaften zu liefern hatten, wurden angefertigt auf Grund der Zolldeklarationen und der Begleitscheine der wichtigeren Haupt-Aemter der Rhein-Provinz, der in amtlichem Verwahr befindlichen Frachtbriefe (feuilles de route) der rheinischen Eisenbahn und der von den Rheinzoll-Aemtern eingezogenen Schiffsmanifeste. Diese Zusammenstellungen, welche mit großer Sorgfalt gefertigt werden mußten, nahmen eine so geraume Zeit in Anspruch, daß dadurch die nachstehende Veröffentlichung der Resultate weit über die Absicht hinaus verzögert wurde. Bei der ungeheuren Masse dieser Beläge war es überdies völlig unthunlich, die neuen Uebersichten auch nur für ein volles Jahr zu liefern. Sie mußten vielmehr auf das II. Quartal 1855 beschränkt werden, wobei noch

Digitized by Google

immerhin fast 100,000 oft sehr umfangreiche Beläge zu subdividiren waren und wurde dieses Quartal gerade deshalb gewählt, weil in demselben ein völlig normaler Verkehr stattfand d. h. ein solcher Verkehr, welcher auf dem Rheine, wie auf den Eisenbahnen und Landstraßen weder behindert, noch durch zufällige Ereignisse ungewöhnlich gesteigert war. [1])

Gerade dieser Umstand aber wird die Beweiskraft der so gewonnenen Resultate, welche in dem Nachfolgenden betreffenden Ortes hervorgehoben werden sollen, eher erhöhen, als schwächen, da es bei denselben und im Hinblick auf das anderweit vorhandene Material überall nur darauf ankam, für einen hinreichend langen Zeitraum — als welcher ein Vierteljahr immerhin erscheint — darzustellen, in welchem Verhältnisse die Waaren in der neuesten Periode unter gewöhnlichen Verhältnissen sich über die verschiedenen Verkehrsstraßen bewegt haben.

---

1) Die Waaren, welche aus Anlaß der Pariser Ausstellung, also ausnahmsweise auf die Eisenbahnen übergingen, blieben in den Nachweisungen vom Waaren-Ausgange außer Ansatz.

Digitized by Google

Abtheilung I.

Vom Rheinzolle und dessen Einfluß auf den Güter-Verkehr.

Abschnitt 1.

Vom Güter-Verkehr im Allgemeinen.

Die Denkschrift behauptet, daß die äußeren Verkehrsverhältnisse der Neuzeit täglich mächtiger auf das **Verlassen** der Rhein-Transportstraße einwirken. Es wird daher zunächst zu untersuchen sein, ob denn zu irgend einer Zeit ein solches Verlassen der Rheinstraße bemerkbar geworden ist.

a. Bergfahrt.

Zu gedachtem Zwecke dürfte es genügen, hier die Anschreibungen, welche über den Güterverkehr auf dem Rheine während der Jahre 1837 bis 1854 [1]) bei den beiden wichtigsten Rheinzoll-Aemtern, Emmerich und Coblenz [2]) erfolgten, in Betracht zu ziehen und dabei vier Perioden zu unterscheiden, deren erste die Jahre vor Eröffnung eines Eisenbahnverkehrs umfaßt, während in der zweiten Periode die Konkurrenz der Rheinisch-Belgischen Bahn eintrat, gesteigert in der dritten Periode durch die Konkurrenz der Cöln-Mindener Bahn und in der vierten durch die der Saarbrücken-Ludwigshafener und der Aachen-Mastrichter (Düsseldorf-Ruhrorter) Bahn. Bewirkte die Konkurrenz dieser Eisenbahnen absolut ein Verlassen der Rhein-Transportstraße, so müßte die erste Periode, umfassend die Jahre 1837 bis 1842, als das goldne Zeitalter der Rheinschifffahrt erscheinen, wo letztere, frei von jener Konkurrenz, ihre volle Blüthe entfaltete, so müßte in den späteren Perioden und in dem Maaße als jene Konkurrenz sich steigerte, eine Abnahme des Güterverkehrs namentlich auf den Rheinstrecken unterhalb Cöln und Düsseldorf hervortreten, wenn nicht zufällige Ereignisse auf der einen oder der anderen Seite eine Ausgleichung herbeiführten.

Wie es sich hiermit verhielt, lassen folgende Angaben ersehen:

---

1) Für die Jahre vor 1837 konnten spezielle Angaben nicht geliefert werden.

2) Bei Emmerich vereinigt sich nämlich der ganze Verkehr von und nach Holland, bei Coblenz besteht dagegen die Hauptmasse in Gütern aus dem freien Verkehre des Zollvereines.

Digitized by Google

Periode.	Jahr.	Bei Emmerich.					Bei Coblenz.				
		Waaren-Menge.	Gegen das Vorjahr				Waaren-Menge.	Gegen das Vorjahr			
			Mehr.		Weniger.			Mehr.		Weniger.	
		Ctr.	Ctr.	Procent.	Ctr.	Procent.	Ctr.	Ctr.	Procent.	Ctr.	Procent.
I.	1837	2,058,000	.	.	.	.	2,346,000	.	.	.	.
	1838	2,372,000	314,000	15,3	.	.	2,829,000	483,000	20,6	.	.
	1839	2,359,000	.	.	13,000	0,5	2,780,000	.	.	49,000	1,7
	1840	2,560,000	201,000	8,6	.	.	3,264,000	484,000	17,4	.	.
	1841	3,055,000	495,000	19,4	.	.	4,058,000	794,000	24,3	.	.
	1842	3,381,000	326,000	10,6	.	.	3,744,000	.	.	314,000	7,8
II.	1843	5,159,000	1,778,000	52,6	.	.	5,437,000	1,693,000	45,3	.	.
	1844	3,672,000	.	.	1,487,000	28,8	5,339,000	.	.	98,000	1,8
	1845	3,241,000	.	.	431,000	14,5	5,912,000	573,000	10,7	.	.
	1846	5,746,000	2,505,000	77,3	.	.	6,712,000	800,000	13,5	.	.
	1847	6,151,000	405,000	7	.	.	8,611,000	1,899,000	28,3	.	.
III.	1848	2,951,000	.	.	3,200,000	52	6,217,000	.	.	2,394,000	27,8
	1849	3,115,000	164,000	6,9	.	.	5,463,000	.	.	754,000	12,1
	1850	3,474,000	359,000	11,5	.	.	6,648,000	1,185,000	21,7	.	.
	1851	4,682,000	1,208,000	34,8	.	.	6,980,000	332,000	5,0	.	.
IV.	1852	6,375,000	1,693,000	36,2	.	.	8,891,000	1,911,000	27,4	.	.
	1853	4,904,000	.	.	1,471,000	23,1	7,400,000	.	.	1,491,000	16,8
	1854	5,868,000	964,000	19,7	.	.	9,650,000	2,250,000	30,4	.	.

Digitized by Google

Durch alle, bei jedem größeren Verkehre unvermeidliche, Schwankungen hindurch macht sich also eine stete Steigerung des Güterverkehrs auf dem Rheine von Jahr zu Jahr in der Weise bemerkbar, daß die Zunahme entweder unmittelbar, z. B. in 185⅞ u. 1854, oder doch wenigstens insofern hervortritt, als der für verschiedene Jahre nachgewiesene Ausfall stets geringer ist, wie der Zuwachs im Vorjahre oder dem nächst vorhergehenden Jahre, wie 1853 im Vergleich zu 1852, 184⅘ im Vergleich zu 184⅔, eine Regel, von der in jenem langen Zeitraume nur eine einzige Ausnahme in 184⅞ bei Emmerich wie bei Coblenz aus Anlaß der politischen zufälligen Ereignisse vorgekommen ist.

Die Steigerung war indeß nicht blos stetig, sondern sie war auch so bedeutend, daß im letzten Jahre der vierten Periode, wo doch die Konkurrenz sich enorm gesteigert haben müßte, die rheinaufwärts beförderte Gütermenge bei Emmerich beinahe, bei Coblenz mehr als ~~doppelt so groß war, wie in dem besten Jahre der ersten~~, konkurrenzfreien Periode. Dieser gewaltige Aufschwung des Rheinverkehrs wird in der Denkschrift zwar anerkannt, es sind sogar statistische Angaben geliefert, welche darthun, daß von 1822 bis 1854 der Verkehr bei Emmerich sich auf das Sechsfache, bei Coblenz beinahe auf das Zwölffache gesteigert hat, obschon das Jahr 1822 selbst besser war, als irgend eins der vorhergehenden Periode von 5 Jahren [1]); dieses Anerkenntniß erfolgt jedoch nur zu dem Zwecke, um abzuleiten, wie nothwendig es sei, dem drohenden Verfalle der Stromschifffahrt in Zeiten zu begegnen.

Und doch hat sich, wie aus dem Vorstehenden hervorgeht, beim Rheinverkehre selbst noch nicht die entfernteste Spur eines andauernden Zurückgehens, sondern ein stetes Fortschreiten gezeigt.

Die Denkschrift sucht überdies den Eindruck, welchen ein so gewaltiger Aufschwung des Rheinverkehres auf jeden Unbefangenen nothwendiger Weise machen muß, dadurch vollständig zu entkräften, daß sie, nach Erwähnung der neuen (?) Linie von Havre nach Mülhausen, Basel ꝛc. hervorhebt:

„Wie jene neuen Linien wirklich nachtheilig auf den Transport

1) Was in dem 294sten Separat-Protokolle der Rhein-Schifffahrts-Central-Kommission vom 18. September 1823 ausdrücklich hervorgehoben wurde.

Digitized by Google

über Rotterdam **eingewirkt haben**, geht am sprechendsten aus dem Berichte der Central-Kommission in Mainz für das Jahr 1853, ein für den Verkehr ungemein günstiges Jahr, hervor, nach welchem in 1853 im Ganzen 1,470,994 Centner weniger als im Jahre 1852 über Rotterdam bergwärts eingeführt worden sind, während gerade der Bergverkehr in den früheren Jahren sich fortwährend namhaft steigerte. Diese **bedauerliche** und **bedrohliche** Thatsache spricht lauter als große Berechnungen und Befürchtungen (??) es zu thun vermöchten."

Ein Ausfall von der angegebenen Höhe ist, wie auch die oben Seite 9 mitgetheilte Uebersicht ergiebt, im Jahre 1853 wirklich vorgekommen; gleichwohl hat es nur dadurch möglich gemacht werden können, denselben als eine bedauerliche und bedrohliche Thatsache hinzustellen, daß in der Denkschrift, welche überall eine sehr genaue Bekanntschaft mit den Berichten und den (nicht veröffentlichten) Verhandlungen der Rheinschifffahrts-Central-Kommission an den Tag zu legen sucht, die Angabe der Gründe jenes Ausfalles unterdrückt wird, die doch in demselben Abschnitte des Berichtes [1]) enthalten ist, auf den sich die Denkschrift ausdrücklich beruft. Die gedachte Central-Behörde sagt nämlich in Betreff der Minderzufuhr von 1,470,994 Ctr., welche im Jahre 1853 erscheint, wörtlich Folgendes:

„Diese Verminderung gegen das Vorjahr ist sehr erheblich; geht man indessen auf ihre Gründe ein, **so erscheint sie nicht geeignet**, um Besorgnisse wegen einer Abnahme des Rheinverkehres im Allgemeinen einzuflößen. Betrachtet man nämlich den Verkehr bei dem Zollamte Emmerich, bei welchem sich der Verkehr mit überseeischen Waaren, also der wichtigste Theil des bergwärts gehenden Rheinhandels, zusammenfaßt, so findet sich, daß die Abfertigung betragen hat:

	1853	1852
von Waaren zur 1/1 Gebühr	2,612,851 Ctr.	2,829,158 Ctr.
= = = 1/4 =	1,968,572 =	3,222,859 =
= = = 1/20 =	174,647 =	136,719 =
= zollfreien Gegenständen	148,175 =	186,503 =
Zusammen	4,904,245 Ctr.	6,375,239 Ctr.

1) Jahresbericht der Rheinschifffahrts-Central-Kommission für 1853 Seite 22.

Digitized by Google

„Ein Blick auf diese Zahlen ergiebt, daß bei den Gütern zur vollen Gebühr, also dem Kern des großen Handels, die Abnahme gegen das Vorjahr nur von geringer Erheblichkeit war und allein schon in den oben erwähnten, für die Schifffahrt ungünstigen Verhältnissen des Wasserstandes ihre Erklärung finden würde.“

„In mehren wichtigen Artikeln, wie: rohe Baumwolle, Gewürze, Kaffee, Reis, Thran und roher Zucker, war der Verkehr stärker, als im Vorjahr, und wenn er bei anderen erheblichen Gegenständen, wie: Baumwollengarn, Branntwein, Häute, Oel aller Art, Südfrüchte, roher und fabrizirter Taback und raffinirter Zucker, gegen das Vorjahr zurückblieb, so ist daran zu erinnern, daß diese Erscheinung auf den mit dem Rhein näher oder entfernter konkurrirenden Verkehrswegen beinahe gleichmäßig hervorgetreten ist. Der Schwerpunkt der Abnahme des Verkehres liegt in den Waaren zu ¼ Gebühr und zwar hier ausschließlich in den Artikeln: Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten. Während von diesen Artikeln im Jahre 1852 2,179,571 Centner in Emmerich abgefertigt wurden, passirten im Jahre 1853 nur 937,711 Ctr., also 1,241,860 Ctr. weniger. Rechnet man hierzu noch 65,895 Ctr. Kartoffeln (zollfreie Artikel), welche im Jahre 1853 weniger als in 1852 bei Emmerich zu Berg gingen, so ergiebt sich allein bei Nahrungsstoffen und Sämereien eine Abnahme gegen das Vorjahr um 1,307,755 Ctr.; es beschränkte sich also für alle übrigen Gegenstände zusammen die Abnahme auf die geringe Menge von 163,239 Ctr. Sollte indeß auch diese Zahl noch Besorgnisse einflößen, so mag die interessante Thatsache angeführt werden, daß die Zufuhr, welche Köln auf der Rheinischen Eisenbahn, also dem mit dem Rheine am unmittelbarsten konkurrirenden Wege erhielt, genau in demselben Verhältnisse abgenommen hat, wie die Zufuhr auf dem Rheine über Emmerich.

Sie betrug 1852	1,932,710 Ctr.
1853	1,481,495 „
also weniger [1])	451,215 Ctr.

oder 23,3 %, während sich die Abnahme des Bergverkehrs bei Emmerich von 1853 gegen 1852 auf 23 % berechnet.“

1) Genau sind übrigens diese den Güterverkehr betreffenden Angaben der Rhein-

Digitized by Google

Wo bleibt dieser Erklärung gegenüber die in der Denkschrift behauptete Thatsache, daß die neue Linie von Havre nach Basel ꝛc. nachtheilig auf den Transport über Rotterdam eingewirkt habe?

Wo bleibt die Begründung der in der Denkschrift unbedingt hingestellten Behauptung, daß in den früheren Jahren der Bergverkehr fortwährend namhaft gestiegen sei, da doch in den Jahren 1844 und 1848 ein ungleich stärkerer Ausfall gegen die Vorjahre auftritt, als solcher in 1853 vorgekommen?

Wie wenig es nach den bisherigen Erfahrungen begründet erscheint, aus der in irgend einem Jahre vorkommenden Verminderung der Güterbewegung auf dem Rheine ohne Weiteres Besorgnisse wegen einer durch die Rheinschifffahrts-Abgaben unterstützten Konkurrenz anderer Verkehrswege abzuleiten, tritt besonders klar hervor, wenn berücksichtigt wird, daß — mit alleiniger Ausnahme des längst vergangenen Jahres 1844 — bei den Gesammt-Resultaten des Rheinverkehres zu Berg in der langen Periode von 1837 bis 1854 niemals ein Ausfall auftritt, der auf den Stand der Wasserfrachten und Zölle oder auf die Konkurrenz anderer Verkehrswege zurückgeführt werden müßte; daß auch im Jahre 1844 nur der bei Weitem kleinere Theil des Ausfalles der durch Nebenumstände bedingten Einwirkung der Rheinischen Bahn zuzuschreiben, sonst aber überall, wo der Verkehr gegen das Vorjahr zurückblieb, die Ursache entweder in zufälligen Ereignissen, oder in solchen von größerer, nicht blos auf den Rheinverkehr beschränkter Tragweite zu suchen ist.

Daß dem so sei, wird schon dadurch angedeutet, daß ein nennenswerther Ausfall nur da auftritt, wo in dem Vorjahre oder dem nächst vorhergehenden eine unverhältnißmäßige Steigerung des Verkehrs

---

schifffahrts-Central-Kommission nicht. Denn nach der Handelsstatistik betrug der Gesammteingang

		1852		1853
bei Aachen	Stückgüter ꝛc.	817,331 Ctr.		864,826 Ctr.
bei Cöln	do.	711,798 "		615,977 "
	außerdem Getreide (à 80 ℔ pro Scheffel)			
bei Aachen	254,070 Scheffel	= 203,256 "	165,051 Scheffel	= 132,041 "
bei Cöln	322,724 "	258,179 "	84,796 "	67,887 "
		1,990,564 Ctr.		1,680,181 Ctr.
		gegen 1852 weniger		310,383 Ctr. oder 15,6 %.

Digitized by Google

bemerklich geworden ist, weil hieraus folgt, daß die Steigerung in dem einen und der Ausfall im nächsten Jahre in unmittelbarem Zusammenhange stehen. Dieser Zusammenhang läßt sich aber für sehr erhebliche Gewichtsmengen sogleich erkennen, wenn man den Gang verfolgt, den der Getreidehandel der Rheinländer in den Jahren 1837—1854 genommen hat.

Es wurden nämlich bei den Rheinzollämtern Emmerich und Coblenz an Getreide und Hülsenfrüchten abgefertigt:

a. Bergfahrt.

Jahr.	Bei Emmerich.			Bei Coblenz.		
	Ueberhaupt. Ctr.	Gegen das Vorjahr. Mehr. Ctr.	Gegen das Vorjahr. Weniger. Ctr.	Ueberhaupt. Ctr.	Gegen das Vorjahr. Mehr. Ctr.	Gegen das Vorjahr. Weniger. Ctr.
1837	.	.	.	63,000	.	.
1838	1,000	1,000	.	71,000	8,000	.
1839	73,000	72,000	.	.	.	71,000
1840	37,000	.	36,000	1,000	1,000	.
1841	.	.	37,000	26,000	25,000	.
1842	1,000	1,000	.	9,000	.	17,000
1843	453,000	452,000	.	426,000	417,000	.
1844	36,000	.	417,000	188,000	.	238,000
1845	39,000	3,000	.	53,000	.	135,000
1846	2,031,000	1,992,000	.	668,000	615,000	.
1847	2,076,000	45,000	.	1,285,000	617,000	.
1848	15,000	.	2,061,000	14,000	.	1,271,000
1849	2,000	.	13,000	10,000	.	4,000
1850	14,000	12,000	.	3,000	.	7,000
1851	567,000	553,000	.	724,000	721,000	.
1852	1,865,000	1,298,000	.	1,282,000	558,000	.
1853	845,000	.	1,020,000	472,000	.	810,000
1854	748,000	.	97,000	603,000	131,000	.

Digitized by Google

b. Thalfahrt.

Jahr.	Bei Coblenz.			Bei Emmerich.		
	Ueberhaupt. Ctr.	Gegen das Vorjahr. Mehr. Ctr.	Gegen das Vorjahr. Weniger. Ctr.	Ueberhaupt. Ctr.	Gegen das Vorjahr. Mehr. Ctr.	Gegen das Vorjahr. Weniger. Ctr.
1837	.	.	.	400,000	.	.
1838	8,000	8,000	.	287,000	.	113,000
1839	284,000	276,000	.	585,000	298,000	.
1840	524,000	240,000	.	383,000	.	202,000
1841	914,000	390,000	.	940,000	557,000	.
1842	757,000	.	157,000	645,000	.	295,000
1843	150,000	.	607,000	28,000	.	617,000
1844	213,000	63,000	.	6,000	.	22,000
1845	354,000	141,000	.	14,000	8,000	.
1846	78,000	.	276,000	4,000	.	10,000
1847	167,000	89,000	.	134,000	130,000	.
1848	540,000	373,000	.	822,000	688,000	.
1849	767,000	227,000	.	1,331,000	509,000	.
1850	1,655,000	888,000	.	1,567,000	236,000	.
1851	223,000	.	1,432,000	271,000	.	1,296,000
1852	180,000	.	43,000	145,000	.	126,000
1853	216,000	36,000	.	158,000	13,000	.
1854	137,000	.	79,000	163,000	5,000	.

Aus dieser Zusammenstellung ergiebt sich, daß unter gewöhnlichen Verhältnissen der Getreidehandel der Rheinprovinz und der Länder am Oberrhein auf die Ausfuhr thalwärts angewiesen ist, und eine bedeutende Einfuhr zu Berg nur in Folge schlechter Erndten eintritt. Steigert sich daher in Folge von Mißernten die Getreide-Einfuhr erheblich und mit dieser der Rheinverkehr in der Bergfahrt, wie in den Jahren 1843, 184⅞, 185⅛, so ist eine nothwendige Folge, daß bessere Ernten mit der Rückkehr zum normalen Zustande, d. h. zur Ausfuhr thalwärts, die Nothwendigkeit jener Einfuhr beseitigen und dadurch einen Ausfall in der Bergfahrt bedingen, wie in den Jahren 1839 (bei Coblenz), 1848, 1853.

Es ist daher nicht — wie die Denkschrift behauptet — der Ausfall in 1853, sondern vielmehr die durch die Nothwendigkeit einer immensen Getreide-Zufuhr bedingte Steigerung des Verkehres in 1852 eine bedauerliche Thatsache, die selbst bedrohlich erscheint, wenn

Digitized by Google

man berücksichtigt, daß das Bedürfniß solcher Zufuhr sich in immer kürzeren Zwischenräumen gezeigt und immer länger aufrecht erhalten hat.

Der Gang des Getreidehandels, der also lediglich von dem Ernte-Ergebnisse abhängig erscheint, ist indeß nicht die einzige Ursache, welcher die Seite 9 dargestellten Minus-Differenzen zuzuschreiben sind, und bleibt daher, nach Ausscheidung der Getreidemengen, die Richtigkeit der Behauptung auf Seite 13 noch zu begründen für den Ausfall

	bei Emmerich.	bei Coblenz.
in 1839 von	85,000 Ctr. [1]	— Ctr.
= 1842 =	— =	297,000 =
= 1844 =	1,070,000 =	— =
= 1845 =	434,000 = [1]	— =
= 1848 =	1,139,000 =	1,123,000 =
= 1849 =	— =	750,000 =
= 1853 =	451,000 =	681,000 =

Im Jahre 1839 ergab sich vorzugsweise bei den beiden Artikeln „Häute“ und „raffinirter Zucker“ eine Minderzufuhr. An Häuten gingen weniger ein 52,000 Centner, weil der Häutehandel durch die Blokade von Buenos-Ayres eine sehr nachtheilige Störung erlitt, und Köln, der Hauptsitz dieses Handels, nur eine einzige direkte Beziehung von Montevideo machen konnte. [2])

Bei raffinirtem Zucker ist der Ausfall von 42,000 Ctr. eine Folge der Spekulation [3]) auf die Ermäßigung des Eingangszolles von 11 Thlr. auf 10 Thlr. pro Centner, welche mit 1840 in Aussicht stand.

Nach Berücksichtigung dieser beiden Posten ergibt sich für alle übrigen Güter pro 1839 ein Plus von 9000 Ctr.

Im Jahre 1842 Ausfall bei Coblenz 297,000 Ctr., lediglich Folge des ungünstigen Wasserstandes des Rheines und seiner Nebenflüsse, welche letzteren in der bessern Jahreszeit theilweise gar nicht befahren werden konnten. Es gilt dies namentlich von der Ruhr und tritt deshalb bei der Steinkohlen-Ausfuhr über Coblenz ein Minus von 432,000 Ctr. gegen 1841 auf, wonach für alle übrigen Güter ein Plus von 135,000 Ctr. verbleibt.

---

1) Werden die Getreidemengen ausgeschieden, so tritt das Plus bei diesen mit 72,000 Ctr. pro 1839 und 3000 Ctr. pro 1845 dem Gesammt-Ausfalle zu, wodurch obige Zahlen sich bilden.

2) u. 3) Jahresbericht der Handelskammer in Cöln pro 1839.

Digitized by Google

Im Jahre 1844 Ausfall bei Emmerich 1,070,000 Ctr. Das Gerücht, daß mit dem Jahre 1844 Roheisen bei der Einfuhr in den Zollverein einer Abgabe unterworfen werden würde, veranlaßte in 1843 einen ganz ungewöhnlichen und weit über das nächste Bedürfniß hinausgehenden Bezug.[1]) Dieser dauerte zwar, da das Roheisen erst vom 1. September 1844 ab den Eingangszoll von 10 Sgr. pro Centner zu tragen hatte, in letzterem Jahre noch fort, jedoch nicht in gleichem Maaße, wie im Vorjahre. Bei diesem Artikel entstand daher allein ein Ausfall von 763,000 Centnern.

Ein weiterer Ausfall trat mit 33,000 Ctr. bei Krapp auf, aus Anlaß der durch ungünstige Ernten herbeigeführten Preiserhöhung.

Bei Oelsaat ergab sich ein Ausfall von 90,000 Ctr. auch in Folge der durch Spekulationen in Rüböl veranlaßten Mehr-Einfuhr im Jahre 1843, wo die Ernte im Inlande selbst sehr befriedigend ausgefallen war.

Wird nun noch der Minder-Eingang von 215,000 Ctr. Rohzucker in Betracht gezogen, so bleibt für die übrigen Güter ein Plus von 31,000 Ctr.

Dieser Ausfall beim Rohzucker, welcher 14,6 % des Gesammtausfalles von 1,487,000 Ctr. beträgt, ist vorwiegend durch die Bezüge veranlaßt, welche Köln per Eisenbahn über Antwerpen bewirkte. Denn es wurden angebracht

	rheinwärts über Emmerich	per Eisenbahn von Antwerpen
1843 . . .	381,000 Ctr.	. . . 12,000 Ctr.
1844 . . .	178,000 "	. . . 230,000 "
In 1844	weniger 203,000 Ctr.	. mehr 218,000 Ctr.

Daß die am 15. Oktober 1843 für den Verkehr mit dem Auslande eröffnete Rheinisch-Belgische Bahn ein so bedeutendes Transport-Quantum an sich ziehen konnte, hatte indeß nur darin seinen Grund, daß die Kölner Raffinadeure bei dem Bezuge per Eisenbahn — abgesehen davon, daß dabei von Speditionskosten in Köln selbst keine Rede sein konnte — das einmalige Werft-, Krahnen- und Waage-Geld ersparten. Diese Ersparniß an Werft- ꝛc. Geld und Speditionskosten wurde

1) Es gingen nämlich an Roheisen über Emmerich ein:

Im Jahre	1842 . . .	540,000 Ctr.
" "	1843 . . .	1,519,000 "
" "	1844 . . .	756,000 "
" "	1845 . . .	106,000 "

Digitized by Google

den oberrheinischen Beziehern nicht zu Theil, und erklärt sich dadurch der Umstand, daß — während die Bezüge per Eisenbahn für Köln selbst sich vermehrten — die Spedition des Rohzuckers von Köln ab nach dem Oberrheine gegen das Vorjahr zurückging. Sie betrug in 1843 ca. 12,000 Ctr. in 1844 nur ca. 6000 Ctr. Javazucker, welcher von Holland per Köln nach dem Maine ging. [1])

Im Jahre 1845 Ausfall bei Emmerich 434,000 Ctr. Auf Roheisen trifft ein Ausfall von 650,000 Ctr. der durch die oben erwähnten Bezüge in 1843 und 1844 erklärt wird, da sich aus jenen Jahren bedeutende Quantitäten Roheisen noch auf den Lagern befanden. Für die übrigen Waaren bleibt sonach ein Plus von 216,000 Ctr.

Für 1848 findet der Ausfall in den politischen Ereignissen vollständige Erklärung.

In 1849 Ausfall bei Coblenz 750,000 Ctr. Auf Steinkohlen treffen 1,078,000 Ctr., es bleibt also für die übrigen Güter ein Plus von 328,000 Ctr. Auch bei den Steinkohlen würde wenigstens das Ergebniß des Vorjahres erzielt worden sein, wenn nicht ein ungünstiger Wasserstand namentlich in den Monaten September, Oktober und November, wo sonst die meisten Bestellungen effektuirt werden, und ein früher Eisgang (schon Ende November) die Versendungen behindert hätte.

In 1853 Ausfall bei Emmerich 451,000 Ctr., bei Coblenz 681,000 Ctr.

Es ist schon oben (Seite 12) erwähnt, daß bei Emmerich ein bedeutender Ausfall an Oelsaat vorkam. Derselbe belief sich auf 209,000 Ctr. theils in Folge ungünstiger Ernte im Auslande, hauptsächlich aber, weil das große Thywissen'sche Etablissement in Neuß durch Brandunglück einige Zeit außer Betrieb kam. Die (theilweise in Em-

---

1) Vgl. Jahresbericht der Handelskammer in Köln pro 1844.

Daß jener Ersparniß an Werft- ꝛc. Geld ungeachtet die Sendungen, welche Köln an Rohzucker per Eisenbahn erhielt, inzwischen ganz unbedeutend geworden sind, ergibt sich aus folgender Zusammenstellung. Es gingen nämlich ein:

	rheinwärts über Emmerich,	auf der rheinischen Bahn
1849	445,000 Ctr.	279,000 Ctr.
1850	365,000 "	166,000 "
1851	499,000 "	48,000 "
1852	528,000 "	23,000 "
1853	600,000 "	73,000 "
1854	560,000 "	20,000 "

Digitized by Google

merich bewirkten) Verzollungen für Neuß betrugen deshalb in 1853 nur 51,000 Ctr., gegen 211,000 Ctr. in 1852.

Ein weiterer Ausfall trifft, wie ebenfalls Seite 12 schon bemerkt ist, mit 66,000 Ctr. auf Kartoffeln und steht mit dem Minderbezuge von Getreide in unmittelbarem Zusammenhange.

Ferner gingen weniger ein 63,000 Ctr. Krapp wegen der hohen Preise und weil mehrere Türkischroth-Färbereien des Wupperthales ihren Betrieb eingestellt hatten.

Aus gleichen Gründen verminderte sich auch der Eingang von Pottasche um 31,000 Ctr.

Eine Minder-Einfuhr von 40,000 Ctr. Taback endlich ist lediglich auf Rechnung des Zollanschlusses von Hannover zu bringen, so daß es, wenn noch erwähnt wird, daß die diesseitigen Raffinadeure in der Minder-Einfuhr von 64,000 Ctr. raffinirtem Zucker gewiß nur ein erfreuliches Resultat zu erblicken hatten, für den Ausfall bei Emmerich noch nicht einmal des Hinweises bedarf, daß der ungünstige Wasserstand im Oktober und Dezember und der schon mit dem 13. Dezember eingetretene Eisgang die Schifffahrt behinderte, resp. viele Ladungen in Holland oder unterwegs zurückhielt und sogar wegen der zollfreien Abfertigung von Reis noch in 1854 eine Ausnahme-Bestimmung erforderlich machte.

Diese ungünstigen Stromverhältnisse waren dagegen Hauptursache des Ausfalles bei Coblenz, von dem allein 331,000 Ctr. auf Steinkohlen treffen, indem sie bei der größeren Zahl von Waaren-Artikeln eine verhältnißmäßig ziemlich gleiche Verminderung bedingten, eine Verminderung, der um so weniger ein anderer als der eben angegebene Grund beigelegt werden kann, als in dem folgenden Jahre 1854 sofort eine Ausgleichung resp. erhebliche Steigerung bemerkbar geworden ist.

Hieraus ergiebt sich aber als unbestreitbares Resultat, daß sich nirgend wo Veranlassung bietet, aus den für die Bergfahrt, d. h. für den wichtigsten Theil des Rheinverkehres bisher gewonnenen Gesammtresultaten irgend welche Besorgnisse für die Zukunft dieses Verkehres abzuleiten.

b. Thalfahrt.

Es fragt sich nun, ob die Thalfahrt ein gleich erfreuliches Ergebniß geliefert hat. Die Hauptresultate derselben sind folgende:

Digitized by Google

Periode.	Jahr.	Bei Emmerich.					Bei Coblenz.				
		Waaren-Menge.	Gegen das Vorjahr				Waaren-Menge.	Gegen das Vorjahr			
			Mehr.		Weniger.			Mehr.		Weniger.	
		Ctr.	Ctr.	Procent.	Ctr.	Procent	Ctr.	Ctr.	Procent.	Ctr.	Procent.
I.	1837	5,939,000	.	.	.	.	1,451,000	.	.	.	.
	1838	6,097,000	158,000	2,7	.	.	1,553,000	102,000	7	.	.
	1839	5,516,000	.	.	581,000	9,5	1,948,000	395,000	25,4	.	.
	1840	5,077,000	.	.	493,000	7,6	2,567,000	619,000	31,8	.	.
	1841	5,262,000	185,000	3,6	.	.	3,039,000	472,000	18,4	.	.
	1842	4,631,000	.	.	631,000	12	2,740,000	.	.	299,000	9,8
II.	1843	3,554,000	.	.	1,097,000	23,6	2,519,000	.	.	221,000	8,8
	1844	3,462,000	.	.	72,000	2	2,649,000	130,000	4,1	.	.
	1845	5,225,000	1,763,000	50,9	.	.	3,591,000	942,000	35,5	.	.
	1846	4,925,000	.	.	300,000	5,7	3,448,000	.	.	143,000	4
	1847	5,131,000	206,000	4,2	.	.	3,239,000	.	.	209,000	6,1
III.	1848	5,032,000	.	.	99,000	1,9	3,203,000	.	.	36,000	1,1
	1849	6,329,000	1,297,000	25,8	.	.	3,738,000	535,000	16,7	.	.
	1850	7,990,000	1,661,000	26,3	.	.	5,258,000	1,520,000	40,1	.	.
	1851	6,843,000	.	.	1,147,000	13,1	4,230,000	.	.	1,028,000	19,6
IV.	1852	7,916,000	1,073,000	15,7	.	.	4,347,000	117,000	2,8	.	.
	1853	8,343,000	427,000	5,4	.	.	4,888,000	541,000	12,5	.	.
	1854	11,048,000	2,705,000	32,4	.	.	6,803,000	1,915,000	39,2	.	.

Digitized by Google

Das Endresultat stimmt sonach mit dem für die Bergfahrt insofern genau überein [1]) als auch hier das Jahr 1854 bei Emmerich beinahe, bei Coblenz mehr als die doppelte Gütermasse nachweist, wie die besten Jahre der ersten, konkurrenzfreien Periode. Auch hier ist, wie bei der Bergfahrt, der Gang des Getreidehandels in den Gesammt-Resultaten bemerkbar und trifft namentlich der ganze Ausfall bei Emmerich und Coblenz im Jahre 1851 und bei Coblenz auch in den Jahren 1843 und 1846 lediglich auf Getreide; gleichwohl macht sich ein erheblicher Unterschied zwischen Bergfahrt und Thalfahrt bemerklich. Denn während bei der ersteren durch alle Schwankungen hindurch ein steter Fortschritt unverkennbar bleibt, tritt bei der letztern für die Jahre $18^{47}/_{54}$ ein annähernd gleiches Resultat nur bei Coblenz auf, während bei Emmerich bis zum Jahre 1844 ein bedeutender Rückschritt und erst von 1845 ab ein allmähliger Aufschwung wahrzunehmen ist.

Es folgt hieraus, daß der Verkehr für den ganzen Zeitraum bei den Versendungen vom Oberrheine zu Thal sich ungleich konstanter und günstiger gezeigt hat, als der Thalverkehr Preußens, daß also für die Preußische Strecke allein eine besondere Ursache vorhanden sein muß, welche bis zum Jahre 1844 einen Rückgang und erst später einen Fortschritt veranlaßte.

Die Ursache tritt hervor, wenn man die nachstehende Zusammenstellung der Steinkohlen-Abfuhr nach Holland in Betracht nimmt.

Jahr.	Menge. Ctr.	Gegen das Vorjahr Weniger. Ctr.	Jahr.	Menge. Ctr.	Gegen das Vorjahr Mehr. Ctr.	Gegen das Vorjahr Weniger. Ctr.
1837	3,723,000	.	1844	1,782,000	103,000	.
1838	3,485,000	238,000	1845	2,382,000	600,000	.
1839	2,811,000	674,000	1846	1,884,000	.	498,000
1840	2,789,000	22,000	1847	2,593,000	709,000	.
1841	2,742,000	47,000	1848	2,163,000	.	430,000
1842	2,039,000	703,000	1849	2,371,000	208,000	.
1843	1,679,000	360,000	1850	3,260,000	889,000	
.	.	.	1851	3,315,000	55,000	.
.	.	.	1852	4,129,000	814,000	.
.	.	.	1853	4,250,000	121,000	.
.	.	.	1854	6,346,000	2,096,000	.

1) Vgl. Seite 9.

Digitized by Google

Diese Uebersicht zeigt, daß sich die Gesammt-Resultate des Thalverkehres bei Emmerich erst von da ab bleibend günstig gestalteten, wo es unter allmähliger Beseitigung der Fesseln, die unserem Steinkohlen-Verkehre nach Holland auferlegt waren, gelang, die Konkurrenz der Belgischen und Englischen Kohlen auf dem Holländischen Markte zu überwinden.

Hiervon und, wie mehrerwähnt, von dem jedesmaligen Ausfalle der Getreide-Ernte waren sonach die Gesammt-Ergebnisse fast ausschließlich abhängig. Denn scheidet man die beiden Artikel Steinkohlen und Getreide, an deren Transport die Personen-Dampfschifffahrts-Gesellschaften gar nicht betheiligt sind, aus, so ergeben sich für alle übrigen Handelsartikel folgende Resultate:

Jahr.	Waaren-Menge. Ctr.	Gegen das Vorjahr. Mehr. Ctr.	Weniger. Ctr.	Jahr.	Waaren-Menge. Ctr.	Gegen das Vorjahr. Mehr. Ctr.	Weniger. Ctr.
1837	1,816,000	.	.	1846	3,037,000	208,000	.
1838	2,325,000	509,000	.	1847	2,404,000	.	633,000
1839	2,120,000	.	205,000	1848	2,047,000	.	357,000
1840	1,905,000	.	215,000	1849	2,627,000	580,000	.
1841	1,580,000	.	325,000	1850	3,163,000	536,000	.
1842	1,947,000	367,000	.	1851	3,257,000	94,000	.
1843	1,827,000	.	120,000	1852	3,642,000	385,000	.
1844	1,674,000	.	153,000	1853	3,935,000	293,000	.
1845	2,829,000	1,145,000	.	1854	4,539,000	604,000	.

Auch hier tritt also dasselbe Ergebniß auf wie in der Uebersicht Seite 20. Es hat der Verkehr im Jahre 1854 nahezu die doppelte Gewichts-Menge umfaßt, welche das beste Jahr (1838) der ersten Periode nachweist, es hat sich dieser Verkehr sogar besonders günstig gestaltet, da in der Periode $18^{49}/_{54}$ im Ganzen nie ein Ausfall gegen das Vorjahr erscheint. Es wird daher auch überflüssig sein, hier auf die Schwankungen des Verkehres innerhalb der einzelnen Perioden resp. Jahre noch näher einzugehen.

Digitized by Google

Abschnitt 2.

Vom Verkehre mit ausländischen Waaren.

Nachdem so dargethan ist, daß sich beim Güterverkehre im Allgemeinen das Transportquantum, sowohl in der Bergfahrt wie in der Thalfahrt ansehnlich gesteigert hat, und sonach kein Grund zu den Befürchtungen vorliegt, welche die Denkschrift im Allgemeinen ausspricht, und zwar um so weniger, als es bezüglich der Frachten und des daraus zu erzielenden Gewinnes für eine gegebene Stromstrecke und bei gleicher Waarengattung lediglich auf das Gesammtquantum und gar nicht darauf ankommt, ob die zu befördernden Waaren inländischen Ursprungs sind oder nicht, bleibt doch in Betracht zu ziehen, daß die ausländischen Waaren in der Regel längere Strecken durchlaufen und daher den größeren Frachtgewinn abwerfen, daß die Schifffahrt sonach ein wesentliches Interesse hat, sich den Transport der ausländischen Güter zu erhalten. Es erscheint deshalb von Wichtigkeit, zu untersuchen, wie sich der Verkehr mit letztern gestaltet hat. Hierauf wird um so mehr näher einzugehen sein, als der Umstand, daß nach den Uebersichten Seite 9 und 20 die Gütermengen, welche bei Coblenz abgefertigt wurden, in der Bergfahrt stets erheblich größer, in der Thalfahrt dagegen erheblich kleiner sind, als die bei Emmerich abgefertigten Mengen, die Folgerung zu begründen scheint, daß die beim Gesammtverkehre auftretenden günstigen Resultate lediglich dem Aufschwunge des Eigenhandels resp. einem stärkeren Konsume in der Preußischen Rheinprovinz zuzuschreiben seien.

a. Bergfahrt.

Die Abfertigungen in der Bergfahrt bei Emmerich betreffen fast nur ausländische Waaren, und es erscheint die Menge der Gegenstände zollvereinsländischen Ursprungs, d. h. derjenigen Waaren, welche unter Deklarationsschein-Kontrole aus dem freien Verkehre der östlichen Provinzen Preußens, oder aus den unterhalb Emmerich belegenen Preußischen Ortschaften rheinaufwärts angebracht wurden, namentlich in den letzten beiden Perioden $18^{49}/_{51}$ u. $18^{52}/_{54}$ als so unbedeutend, daß sie ohne Einfluß auf die Gesammt-Resultate bleibt [1]).

1) Bei einem der Haupt-Artikel, nämlich Getreide, ist überdies durch die Befreiung vom Eingangszolle in den letzten Jahren der Nachweis des Ursprungs verloren gegangen.

Digitized by Google

Es gilt also Alles, was für die Bergfahrt bei Emmerich Seite 10 ff. bezüglich des Güterverkehrs im Allgemeinen gesagt ist, auch für den Verkehr mit ausländischen Waaren.

Anders verhält es sich dagegen bei Coblenz, wo sich der Verkehr mit ausländischen Waaren folgendermaaßen gestaltet hat:

Jahr.	Waaren-Menge. Ctr.	Gegen das Vorjahr. Mehr. Ctr.	Gegen das Vorjahr. Weniger. Ctr.	Jahr.	Waaren-Menge. Ctr.	Gegen das Vorjahr. Mehr. Ctr.	Gegen das Vorjahr. Weniger. Ctr.
1837	720,000	.	.	1846	1,499,000	162,000	.
1838	787,000	67,000	.	1847	2,254,000	755,000	.
1839	816,000	29,000	.	1848	1,051,000	.	1,203,000
1840	806,000	.	10,000	1849	1,327,000	276,000	.
1841	1,088,000	282,000	.	1850	1,233,000	.	94,000
1842	1,129,000	41,000	.	1851	1,513,000	280,000	.
1843	1,251,000	122,000	.	1852	2,295,000	782,000	.
1844	1,382,000	131,000	.	1853	1,934,000	.	361,000
1845	1,337,000	.	45,000	1854	2,453,000	519,000	.

Also auch hier im Jahre 1854 ein beinahe 2½ mal so großes Transport-Quantum, als in dem besten Jahre (1841) der Periode vor Eröffnung der ersten konkurrirenden Eisenbahn! Ein Resultat, welches um so günstiger erscheint, als im Jahre 1841 selbst eine Steigerung der Güter-Menge um 282,000 Ctr., d. h. um circa 35 % gegen 1840 auftritt, und welches nicht geschwächt wird, weder durch den Ausfall, welcher für das Jahr 1853 nachgewiesen ist (da dieser nur den ungünstigen Stromverhältnissen seine Entstehung verdankt) [1]) noch durch den Ausfall im Jahre 1848 und 1850, wo politische Ereignisse ihre nachhaltige Wirkung zeigten.

Diese Steigerung des Verkehrs ist aber gerade um so bezeichnender, als es sich hier um diejenigen Waaren handelt, welche auf den längsten Transportstrecken befördert werden, bei denen sonach die Wirkung des Rheinzolles in ihrem ganzen Umfange sich zeigen, bei denen also eine dauernde Abnahme oder doch wenigstens eine Verminderung im letzten Jahre auftreten müßte, wenn die in der Denkschrift aufgestellte Behauptung, daß die Höhe des Rheinzolles und die Konkurrenz anderer Linien nachtheilig auf den Rheintransport eingewirkt haben [2]) in ihrer Allgemeinheit irgendwie begründet wäre.

1) Vergl. Seite 19.
2) Denkschrift Seite 13.

Digitized by Google

Wollte man nun auch annehmen, daß diese Benachtheiligung erst im Herbste 1854 [1]) oder gar erst in den letzten Tagen des Monates Dezember 1854 [2]) eingetreten sei, daß sie sich also bei den Gesammt-Resultaten des Jahres 1854 noch nicht bemerklich gemacht haben könne, sondern erst in 1855 auftreten werde, so ist dagegen Folgendes anzuführen.

Im II. Quartale 1855 gingen überhaupt aus Holland über Emmerich rheinwärts ein 1,967,426 Centner. Hiervon wurden nach dem Oberrheine befördert 720,163 Centner.

Das Vorjahr 1854, welches nach Seite 9 gegen 1853 eine Steigerung von 19,7 % ergab, hatte im II. Quartale bei Emmerich einen Gesammt-Waaren-Eingang von 1,662,616 Ctr. Es hob sich also der Verkehr im II. Quartale 1855 gegen denselben Zeitraum des Vorjahres um 304,810 Ctr., d. h. um 18,4 %!!

Es kam also in 1855 der Waaren-Eingang für ein Vierteljahr nahezu dem Ergebnisse des ganzen Jahres 1837 gleich und war derselbe mehr wie doppelt so groß, als die Gesammt-Einfuhr im Jahre 1822 [3]).

Es erreichte das Transportquantum von 720,163 Centner, welches im II. Quartale 1855 nach dem Oberrheine aus Holland versandt wurde, sich also über den Rhein in seiner ganzen schiffbaren Länge bewegte, beinahe die Gesammt-Einfuhr des günstigen Jahres 1822.

Von diesen 720,163 gingen nach Mannheim 277,479 Ctr.; beinahe dieselbe Menge wie im ganzen Jahre 1840 (= 312,261 Ctr.);

nach Ludwigshafen gingen 63,049 Ctr., d. h. 8,334 Ctr. mehr als im ganzen Jahre 1840 (54,715) und 2,280 Ctr. mehr wie im ganzen Jahre 1845 (60,769 Ctr.);

nach Heilbronn gingen 74,927 Ctr., d. h. mehr als 4 mal soviel wie im ganzen Jahre 1840 und beinahe soviel, wie im ganzen Jahre 1851 (= 83,254 Ctr.);

nach Frankfurt a. M. gingen 166,070 Ctr., also doppelt soviel, wie im ganzen Jahre 1840 (= 83,150 Ctr.) und beinahe 5 mal so-

1) Ibidem Seite 23.
2) Worauf der Bericht der Handelskammer in Düsseldorf an die Königliche Regierung vom 8. September 1855 Seite 6 hindeutet.
3) Vergl. Seite 10. In der Anlage zu dem 294sten Separat-Protokolle der Rheinschifffahrts-Central-Kommission vom 18. September 1823 wird die Gesammt-Einfuhr des Jahres 1822 zu 907,641 Ctr. angegeben.

Digitized by Google

viel wie im ganzen Jahre 1844 (= 34,810 Ctr.); mehr auch noch, als im ganzen Jahre 1850 (= 157,360 Ctr.).

Das sind die Ergebnisse eines Vierteljahres der neuesten Zeit, in welcher die Konkurrenz der Eisenbahnen nicht mehr zu überwinden sein soll, im Vergleich zu vollen Jahren derjenigen Perioden, wo von einer solchen Konkurrenz entweder noch gar nicht, oder nur in sehr beschränkter Weise die Rede war.

Es würde überflüssig sein, solchen Resultaten noch weitere Erläuterungen anzuschließen, so daß nunmehr zur Thalfahrt übergegangen werden kann.

b. Thalfahrt.

Bei dieser ist der Verkehr mit ausländischen Waaren sowohl bei Coblenz wie bei Emmerich im Ganzen bisher stets sehr unbedeutend gewesen, wie die nachfolgende Zusammenstellung näher ersehen läßt.

Jahr.	Bei Emmerich.			Bei Coblenz.		
	Waaren-Menge.	Gegen das Vorjahr.		Waaren-Menge.	Gegen das Vorjahr.	
		Mehr.	Weniger.		Mehr.	Weniger.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
1837	22,000	.	.	?	.	.
1838	19,000	.	3,000	?	.	.
1839	23,000	4,000	.	152,000	.	.
1840	34,000	11,000	.	69,000	.	83,000
1841	17,000	.	17,000	34,000	.	35,000
1842	17,000	.	.	25,000	.	9,000
1843	25,000	8,000	.	35,000	10,000	.
1844	34,000	9,000	.	37,000	2,000	.
1845	39,000	5,000	.	37,000	.	.
1846	62,000	23,000	.	36,000	.	1,000
1847	46,000	.	16,000	50,000	14,000	.
1848	81,000	35,000	.	38,000	.	12,000
1849	146,000	65,000	.	48,000	10,000	.
1850	155,000	9,000	.	65,000	17,000	.
1851	63,000	.	92,000	85,000	20,000	.
1852	67,000	4,000	.	86,000	1,000	.
1853	73,000	6,000	.	77,000	.	9,000
1854	71,000	.	2,000	87,000	10,000	.

Bei einem so unerheblichen Verkehre ist es erklärlich, daß zufällige Abfertigungen die Gesammtresultate wesentlich ändern und dadurch den Gang der regelmäßigen Abfertigungen verdecken. Zu solchen zu-

Digitized by Google

fälligen Waarentransporten gehört der im Jahre 1839 bei Coblenz nachgewiesene von 70,000 Ctr. Getreide aus dem Elsaß, welches ursprünglich zum Transit nach England bestimmt war, veränderter Verhältnisse wegen jedoch in der Rhein-Provinz verkauft wurde; imgleichen bei Emmerich der von 2,000 Ctr. Getreide in 1847, 37,000 Ctr. in 1848, 88,000 Ctr. in 1849, 68,000 Ctr. in 1850 und 2,000 Ctr. in 1851; ferner von 1,000 Ctr. Mehl in 1848, 9,000 Ctr. in 1849, 47,000 Ctr. in 1850 und 12,000 Ctr. in 1851; endlich von 28,000 Ctr. Kartoffeln in 1846. Es transitirten diese Objekte aus Frankreich auf der Mosel und dem Rheine nach Holland und England. In den Vorjahren waren erhebliche Getreidemengen, und zwar weit über das Bedürfniß hinaus, rhein- und moselaufwärts nach Frankreich gegangen und wurden dadurch bei den nachfolgenden günstigen Ernten die Preise so niedergedrückt, daß Absatz auf Holländischen und Englischen Märkten gesucht werden mußte, — eine Erscheinung, die sich seitdem nicht wiederholt hat.

Wird von diesen zufälligen Abfertigungen abgesehen, so ergibt sich, daß auch bei der Thalfahrt im Ganzen günstige Resultate nachzuweisen und Spuren einer Ableitung des Transitverkehrs nicht wahrzunehmen sind, da die Gütermenge bei Emmerich im Jahre 1854 auf mehr als das Dreifache gegen 1837, und bei Coblenz auf mehr als das Doppelte gegen 184¼ gestiegen ist.

Durch diese Darstellung des Gesammt-Verkehrs wird aber der Beweis geführt sein, daß die Güterbewegung auf dem Rheine an und für sich betrachtet sowohl bei der Bergfahrt wie bei der Thalfahrt, sowohl bezüglich der ganzen, überhaupt bewegten Gütermasse, wie hinsichtlich der darunter befindlichen ausländischen Waaren nur günstige Resultate nachzuweisen hat und eine Beeinträchtigung dieses Gesammtverkehres bisher nicht wahrzunehmen gewesen ist.

Digitized by Google

Abschnitt 3.

Von der Konkurrenz auf dem Rheine selbst.

Es wird daher nunmehr zu untersuchen sein, inwieweit an diesem großartigen Verkehre die verschiedenen Hafenplätze am Rheine und die Transportgesellschaften betheiligt sind, oder mit anderen Worten, inwieweit unter diesen Hafenplätzen und Transportgesellschaften beim Rheinverkehre selbst eine Konkurrenz zum Vortheil oder Nachtheil der einen oder der anderen Seite eingetreten ist.

a. Von der Konkurrenz der Hafenplätze unter sich.

Was hierbei die Hafenplätze anbetrifft, so können die zu liefernden Angaben sich vorzugsweise nur auf die Betheiligung derselben am Güterverkehre in der Bergfahrt und auch hier wiederum nur auf die ausländischen Waaren beschränken, da den übrigen Verkehr umfassende Nachrichten entweder gar nicht oder nur für einzelne Hafenplätze vorhanden sind, so daß sich ein Bild des Gesammtverkehres nicht darstellen läßt.

Nach dem Seite 23 und 26 Gesagten wird indeß die Darstellung des Bergverkehres mit ausländischen Waaren, also des wichtigsten Theiles des Gesammtverkehres, für den vorliegenden Zweck wohl um so mehr ausreichend erscheinen, als die Versendung von inländischen Waaren fast gar nicht von der Konkurrenz der Hafenplätze unter sich, sondern vielmehr von der Lage der Produktionsorte abhängig ist, soweit es sich nicht um Produkte der eigenen Gewerbethätigkeit der Hafenplätze selbst handelt.

Bei den wichtigeren Preußischen Hafenplätzen wird jedoch soweit möglich auch der Gesammtverkehr in Betracht gezogen werden.

In welchem Verhältnisse die einzelnen Häfen sich an dem Waarenbezuge rheinwärts aus Holland betheiligten, läßt die nachfolgende Zusammenstellung ersehen. Es gingen nämlich in den Jahren 1840, 185⁄ aus Holland ein:

Digitized by Google

Nach	1840.		1849.		1850.		1851.		1852.		1853.		1854.	
	Centner.	Procent.	Centner.	Procent.	Centner.	Procent.	Centner.	Procent.	Centner.	Procent.	Centner.	Procent.	Centner.	Procent.
Wesel	66,716	2,6	116,666	3,8	105,588	3,0	133,265	2,9	157,567	2,5	126,587	2,6	173,009	2,9
Duisburg	131,247	5,1	223,023	7,2	180,533	5,2	202,307	4,3	302,161	4,7	436,755	8,9	398,959	6,8
Uerdingen	81,090	3,2	11,323	0,4	11,771	0,4	4,852	0,1	26,540	0,4	57,116	1,2	100,228	1,7
Düsseldorf	302,079	11,8	425,036	13,8	426,557	12,3	532,075	11,4	741,084	11,7	560,148	11,4	539,117	9,2
Neuß	109,006	4,3	72,231	2,3	53,221	1,5	158,102	3,4	197,844	3,1	62,707	1,3	150,714	2,6
Köln	835,381	32,6	775,930	25,1	747,341	21,6	1,307,890	28,0	2,068,299	32,6	1,337,424	27,3	1,416,605	24,1
Coblenz	78,706	3,1	65,098	2,1	43,515	1,2	61,206	1,3	83,642	1,3	57,248	1,2	99,021	1,7
Anderen Preuß. Häfen	129,462	5,0	353,256	11,4	881,241	25,5	699,800	15,0	428,348	6,8	494,277	10,1	833,239	14,2
In Summa nach Preußen	1,733,687	67,7	2,042,563	66,1	2,449,767	70,7	3,099,497	66,4	4,005,485	63,1	3,132,262	64,0	3,710,892	63,2
Biebrich	.	.	19,780	0,6	17,650	0,5	22,418	0,5	19,786	0,3	17,856	0,4	13,729	0,2
Frankfurt	83,150	3,3	149,506	4,8	157,360	4,6	220,111	4,7	303,960	4,8	327,481	6,7	363,678	6,2
Mainz	344,096	13,5	212,616	6,9	222,921	6,4	391,336	8,4	653,306	10,3	346,676	7,1	399,032	6,8
Mannheim	312,261	12,2	462,802	15,0	421,261	12,2	614,559	13,2	903,221	14,2	684,145	13,9	985,347	16,8
Ludwigshafen	54,715	2,1	95,450	3,1	98,970	2,9	188,096	4,0	255,872	4,0	237,050	4,9	210,886	3,6
Heilbronn	18,843	0,7	50,439	1,6	50,116	1,4	83,254	1,8	96,046	1,5	92,491	1,9	173,507	3,0
Neuburg	.	.	66	0,0	250	0,0	89	0,0	1	0,0	6,130	0,1	.	.
Anderen süddeutsch. Häfen	13,696	0,5	7,961	0,2	734	0,0	27,020	0,6	108,240	1,7	44,307	0,9	10,481	0,2
Strasburg (Transit) .	.	.	52,964	1,7	44,059	1,3	17,501	0,4	4,654	0,1	4,708	0,1	.	.
In Sa. nach Süddeutschl.	826,761	32,3	1,051,584	33,9	1,013,321	29,3	1,564,384	33,6	2,345,086	36,9	1,760,844	36,0	2,156,660	36,8
Gesammtmengen . . .	2,560,448	100	3,094,147	100	3,463,088	100	4,663,881	100	6,350,571	100	4,893,106	100	5,867,552	100

Digitized by Google

Preußens Waarenbezüge aus Holland haben sich hiernach, absolut genommen, zwar ansehnlich gesteigert, jedoch hat diese Steigerung nicht gleichen Schritt gehalten mit der bei den oberrheinischen Häfen auftretenden. Preußen war an dem Gesammt-Waaren-Eingange über Emmerich im Jahre 1840 mit 67,7 %, im Jahre 1850 mit 70,7 % betheiligt; es sank von da ab auf 63,2 %. Es gewannen also die oberrheinischen Häfen einen Vorsprung von 4,5 resp. 7,5 %. Anscheinend sind das nur kleine Zahlen, sie werden aber sehr erheblich, wenn man die Gewichtsmengen vergleicht, die denselben entsprechen. Denn von der Gesammtmenge der Einfuhr über Emmerich im Jahre 1854 mußten treffen

	auf Preußische Häfen	auf oberrheinische Häfen
nach dem Verhältnisse von 1840	3,972,333 Ctr.	1,895,219 Ctr.
= = = = 1850	4,148,359 =	1,719,193 =
das Jahr 1854 ergibt	3,710,892 =	2,156,660 =

d. h. die Preußischen Häfen weisen einen Ausfall, die oberrheinischen Häfen dagegen einen Vorsprung von 261,441 Ctr. gegen 1840 und von 437,467 Ctr. gegen 1850 nach.

Auch im Jahre 1855 hat sich dies Verhältniß für Preußen nicht günstiger gestaltet, denn im II. Quartal 1855 ergaben sich folgende Resultate:

Es gingen nach	Wesel	68,629 Ctr.	= 3,5 %
= = =	Duisburg	65,738 =	= 3,3 =
= = =	Uerdingen	46,650 =	= 2,4 =
= = =	Düsseldorf	178,427 =	= 9,1 =
= = =	Neuß	44,732 =	= 2,3 =
= = =	Köln	552,990 =	= 28,1 =
= = =	Coblenz	31,945 =	= 1,6 =
Nach andern Preußischen Orten		257,992 =	= 13,1 =
	Summa Preußen	1,247,103 Ctr.	= 63,4 %.
Es gingen nach	Bieberich	6,508 Ctr.	= 0,3 %
= = =	Frankfurt	166,070 =	= 8,4 =
= = =	Mainz	131,349 =	= 6,7 =
= = =	Mannheim	277,479 =	= 14,1 =
= = =	Ludwigshafen	63,049 =	= 3,2 =
= = =	Heilbronn	74,927 =	= 3,8 =
= = =	andern Orten	941 =	= 0,1 =
	Summa	720,323 Ctr.	= 36,6 %.

Digitized by Google

Daß das Ergebniß für Preußen ein sehr ungünstiges ist, tritt noch mehr hervor, wenn man berücksichtigt, daß der eigene Konsum der Rheinprovinz sich erheblich gesteigert hat. Allein an ausländischem Roheisen und Getreide blieben in der Rheinprovinz [1])

	Roheisen	Getreide
1840	173,000 Ctr.	15,000 Ctr.
1849	265,000 "	— "
1850	774,000 "	10,000 "
1851	665,000 "	487,000 "
1852	413,000 "	1,536,000 "
1853	436,000 "	588,000 "
1854	585,000 "	619,000 "

Sonach steigerte sich der eigene Konsum der Rheinprovinz allein bei diesen beiden Artikeln in den Jahren 1851, 1853 und 1854 um etwa 1 Million, im Jahre 1852 um fast 2 Millionen Centner gegen 1840 und auch noch um circa ½—1 Million Centner gegen 1850 und doch nahm die Betheiligung Preußens an der Gesammt-Einfuhr um 4,5 resp. 7,5 % ab!!

Diese Thatsache beweist, daß es hauptsächlich die Speditions-Artikel sind, welche sich von den Preußischen Häfen ab- und den süddeutschen Häfen zugewandt haben, daß diese Artikel gegenwärtig den Rhein in seiner ganzen schiffbaren Länge ohne Unterbrechung benutzen und die Zwischenplätze nur ausnahmsweise noch berühren, daß sonach die süddeutschen Hafenplätze den Preußischen mit stets steigendem Erfolge Konkurrenz gemacht haben.

---

1) Es gingen nämlich vom Auslande

	über Emmerich ein:		über Coblenz aus:	
	Roheisen.	Getreide.	Roheisen.	Getreide.
1840	190,000 Ctr.	15,000 Ctr.	17,000 Ctr.	— Ctr.
1849	295,000 "	— "	30,000 "	— "
1850	828,000 "	10,000 "	54,000 "	— "
1851	756,000 "	562,000 "	91,000 "	75,000 "
1852	551,000 "	1,856,000 "	138,000 "	320,000 "
1853	630,000 "	844,000 "	194,000 "	256,000 "
1854	750,000 "	747,000 "	165,000 "	128,000 "

In Rücksicht darauf daß bei Coblenz auch noch Mengen erscheinen mögen, die auf der rheinischen Eisenbahn eingegangen sind, ist daher die oben angesetzte Differenz zwischen den Angaben für Emmerich und Coblenz als Minimum des Konsums der Rheinprovinz anzusehen.

Digitized by Google

Ergibt sich schon aus dem Vorstehenden, sowie aus den steigenden Gewichtsmengen, welche oben Seite 29 für nicht speziell benannte Preußische Häfen, d. h. für diejenigen Orte nachgewiesen sind, wo sich eine zum Begleitscheinwechsel befugte Amtsstelle nicht befindet, daß lediglich durch die bedeutende Zunahme des eigenen Konsums der für Preußens Spedition shandel beim relativen Vergleich auftretende Ausfall geringer erscheint, als er in Wirklichkeit ist, so tritt dies noch mehr hervor, wenn man die Mengen derjenigen Güter betrachtet, welche nach den besonderen Bestimmungen des Regulativs über den Gütertransport auf dem Rheine [1]) ihre erste Abfertigung am Ausladeorte erhielten, gleichviel, ob sie auf Segelschiffen und Schleppkähnen oder unter Raumverschluß von Dampfschiffen befördert wurden.

Diese Mengen umfassen vorzugsweise die Artikel, mit welchen sich der Spedition shandel beschäftigt, während diejenigen, welche schon in Emmerich in freien Verkehr gesetzt, oder in sonstiger Weise auf Grund vorgängiger Revision abgefertigt wurden [2]), fast ohne alle Ausnahme für den Konsum des Zollvereins und vornehmlich der Rhein-Provinz bestimmt sind. Der Verkehr mit Artikeln der erst erwähnten Artikel gestaltete sich wie folgt. Es gingen nämlich aus Holland unmittelbar

---

1) Vom 15. Dezember 1841.

2) Die Menge derselben ergibt sich als Differenz zwischen den nachfolgenden und den Seite 29 gelieferten Angaben.

Digitized by Google

Nach	1842.		1849.		1850.		1851.		1852.		1853.		1854.	
	Centner.	Procent.	Centner.	Procent.	Centner.	Procent.	Centner.	Procent.	Centner.	Procent.	Centner.	Procent.	Centner.	Procent.
Wesel	2,313	0,1	106,223	4,1	96,588	3,9	115,846	3,6	115,887	2,9	104,830	2,9	146,315	3,4
Duisburg	159,763	5,9	208,287	8,1	164,205	6,7	196,072	6,1	201,012	5,1	226,108	6,3	275,449	6,5
Uerdingen	.	.	.	.	.	.	.	.	13,412	0,3	54,135	1,5	95,613	2,3
Düsseldorf	450,459	16,5	410,761	16,0	408,808	16,7	471,805	14,8	516,769	13,1	450,769	12,5	473,278	11,2
Neuß	.	.	40,664	1,6	11,099	0,5	64,892	2,0	102,600	2,6	38,780	1,1	62,821	1,5
Köln	994,572	36,5	718,786	28,0	717,060	29,3	976,801	30,6	1,200,657	30,3	1,020,190	28,3	1,045,247	24,8
Coblenz	61,762	2,2	64,667	2,5	38,465	1,6	56,976	1,8	52,017	1,3	51,994	1,4	61,253	1,5
Anderen Preuß. Häfen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7,857	0,2
In Summa nach Preußen	1,668,869	61,2	1,549,388	60,3	1,436,225	58,7	1,882,392	58,9	2,202,354	55,6	1,946,806	54,0	2,167,833	51,4
Biebrich	.	.	19,780	0,8	17,650	0,7	22,397	0,7	19,786	0,5	17,856	0,5	12,649	0,3
Frankfurt	71,940	2,6	149,442	5,8	157,250	6,4	214,765	6,7	297,994	7,5	322,222	8,9	348,960	8,2
Mainz	342,453	12,6	198,056	7,7	220,580	9,0	246,528	7,7	305,306	7,7	331,285	9,2	357,135	8,5
Mannheim	491,056	18,0	455,341	17,7	421,261	17,2	550,434	17,2	820,412	20,7	662,341	18,4	960,471	22,8
Ludwigshafen	57,634	2,1	93,501	3,6	98,970	4,1	183,823	5,7	226,486	5,7	224,138	6,2	204,082	4,8
Heilbronn	59,081	2,2	50,439	2,0	50,116	2,1	80,412	2,5	82,635	2,1	98,716	2,5	170,544	4,0
Würzburg u. Neuburg	21,882	0,8	.	.	.	.	.	.	.	.	6,130	0,2	.	.
Strasburg (Transit) .	13,179	0,5	52,780	2,1	44,059	1,8	17,501	0,6	4,654	0,2	4,708	0,1	.	.
In Sa. nach Süddeutschl.	1,057,667	38,8	1,019,339	39,7	1,009,886	41,3	1,315,860	41,1	1,757,273	44,4	1,658,396	46,0	2,053,841	48,6
Gesammtmengen . . .	2,726,536	100	2,568,727	100	2,446,111	100	3,198,252	100	3,959,627	100	3,605,202	100	4,221,674	100

Digitized by Google

Im Jahre 1849 betrug Preußens Antheil an diesem Verkehre noch 60,3 %, er sank seitdem ununterbrochen und belief sich in 1854 nur auf 51,4 %. Wäre der Verkehr gleichmäßig gestiegen, so hätten von der Gesammtmenge ad 4,221,674 Ctr. in 1854 treffen müssen

	auf Preußische Häfen	auf süddeutsche Häfen
nach dem Verhältniß von 1842	2,583,664 Ctr. . . .	1,638,010 Ctr.
= = = = 1849	2,545,669 = . . .	1,676,005 =
in 1854 kamen	2,167,833 = . . .	2,053,841 =

Differenz zum Nachtheile der Preußischen und zum Vortheile der süddeutschen Häfen 415,831 resp. 377,836 Ctr.!!

Im II. Quartal 1855 belief sich die Gesammtmenge der Behufs der ersten zollamtlichen Abfertigung im Ablabeorte vom Hauptamte Emmerich ohne Revision abgelassenen Waaren auf 1,379,111 Ctr. [1]). Davon treffen auf

Wesel . .	43,024 Ctr. = 3,1 %.	Bieberich . .	6,326 Ctr. = 0,5 %.
Duisburg	46,126 = = 3,4 =	Frankfurt. .	166,041 = = 12,0 =
Uerdingen	44,730 = = 3,2 =	Mainz . . .	113,866 = = 8,3 =
Düsseldorf	162,128 = = 11,8 =	Mannheim .	276,830 = = 20,1 =
Neuß . . .	33,215 = = 2,4 =	Ludwigshafen	63,049 = = 4,5 =
Köln . .	334,855 = = 24,3 =	Heilbronn. .	74,927 = = 5,4 =
Coblenz .	13,994 = = 1,0 =	Summa	701,039 Ctr. = 50,8 %.
Summa f. Preußen	678,072 Ctr. = 49,2 %.		

Wieder eine Differenz von 2,2 % gegen 1854 zum Vortheile der süddeutschen Häfen!

Daß dieses Resultat nicht etwa vorzugsweise der Steigerung des Konsums in Süddeutschland zuzuschreiben ist, wird sich aus folgenden Betrachtungen ergeben.

Wie aus den oben nachgewiesenen Zahlen hervorgeht, hat sich der unmittelbare Waarenbezug aus Holland besonders bei Mannheim, welches diesen Verkehr für das Großherzogthum Baden allein vermittelt, ansehnlich gehoben und namentlich wieder in 1854 im Vergleich zu 1853 (Steigerung 301,202 Ctr.). Nun belief sich die Gesammtmenge

1) Es betrug nämlich die Gesammtmenge der rheinwärts eingegangenen, in Emmerich unter Zollkontrole abgelassenen Waaren 1,560,534 Ctr. Davon wurden in Emmerich revidirt, also unter Betheiligung der Emmericher Spediteure abgefertigt 181,423 Ctr., wonach sich obige Zahl als Differenz ergibt.

Digitized by Google

der Waaren, welche im ganzen Großherzogthum Baden definitiv zum Eingange abgefertigt d. h. verzollt, oder als zollfrei abgelassen wurden, in 1853 auf 515,009 Ctr., in 1854 auf 556,218 Centner [1]), wonach also eine Steigerung um 41,209 Ctr. auftritt. Es läßt sich indeß als nahezu richtig annehmen [2]), daß

1) die bei den Hauptämtern Ludwigshafen, Constanz, Randegg, Stühlingen, Thiengen, bei Rheinfelden und bei Schusterinsel verzollten Waaren aus der Schweiz und Tyrol,
2) die bei den Aemtern Alt-Breisach, Kehl und Neufreistett verzollten dagegen aus Frankreich eingeführt sind, so daß nur die bei
3) den Hauptämtern Wertheim, Heidelberg, Mannheim, Carlsruhe, Lahr und Freiburg verzollten Waaren dem bei Mannheim nachgewiesenen Gesammtbezuge aus Holland gegenüber zu stellen wären.

Bei den letztgedachten Aemtern wurden verzollt in 1853 überhaupt 297,984 Ctr., in 1854, 332,382 Ctr. [3]), — in letzterem Jahre mehr 34,398 Ctr. Von den umstehend als Plus beim Waarenbezuge aus Holland nachgewiesenen 301,202 Ctr. träfen sonach auf Speditionsgut 266,804 Ctr., wonach sich das Plus bei den Verzollungen zum Plus beim Speditionsverkehre mit Holland wie 1 : 8 verhielte.

---

1) Nach Heft 7 der Kommerzial-Uebersichten pro 1853 und 1854.

2) Diese Annahme gründet sich auf den Vergleich der Kommerzial-Uebersichten Heft 7 und 20 pro 1853. Wie nahe dieselbe namentlich für den Verkehr mit der Schweiz der Wahrheit liegt, sogar bei Kolonial-Waaren, also den wichtigsten Artikeln des Bezuges aus Holland, ergibt sich beispielsweise aus folgender Zusammenstellung pro 1853:

	Gesammteingang aus der Schweiz.				Gesammtmenge der Verzollung.			
	Baumwolle,	Kaffee,	Reis,	raffin. Zucker.	Baumwolle,	Kaffee,	Reis,	Zucker.
Ludwigshafen	— Ctr.	14	7	1	— Ctr.	14	11	1
Constanz . . .	1,073 "	883	298	6	1,073 "	795	298	6
Randegg . . .	286 "	603	20	7	286 "	603	20	7
Stühlingen .	— "	36	4	18	— "	40	3	18
Thiengen . .	87 "	40	15	30	87 "	23	13	11
Rheinfelden .	3,015 "	33	28	9	3,015 "	39	29	9
Schusterinsel.	22,667 "	214	540	29	22,835 "	195	539	28

Hiernach wird die obige Angabe für die zu 3 bezeichneten Aemter, namentlich in Hinblick auf die bei denselben vorgekommenen Verzollungen von französischen und belgischen Waaren eher zu hoch als zu niedrig sein. Auf die Anmeldungen zur Niederlage ist nicht besonders gerücksichtigt, da dieselben in der Regel durch Verzollung aus den Beständen des Vorjahres Ausgleichung finden.

3) Nach Heft 7 der Kommerzial-Uebersichten pro 1853 und 1854.

Digitized by Google

Nach Lage der Kommerzial-Statistik läßt sich nun zwar der absolute Nachweis nicht weiter fortführen, jedoch werden, im Hinblick auf die ungemeine Steigerung der Güterbewegung auf dem Rheine, jene Zahlenverhältnisse, wohl zur Genüge beweisen, wie vollständig es den süddeutschen Hafenplätzen gelungen ist, die Spedition für Süddeutschland und die Schweiz von den Preußischen Hafenplätzen abzulenken.

Dies läßt sich aber auch noch anderweit unmittelbar darthun.

Es wurden nämlich im II. Quartal 1855 von Emmerich aus folgende Waarenmengen auf Aemter der Rheinprovinz, welche Weiterspeditionen rheinaufwärts hatten, dirigirt:

auf Köln	429,357	Ctr.
= Düsseldorf	163,136	=
= Duisburg	108,097	=
= Uerdingen	44,877	=
= Wesel	46,124	=
Summa	791,591	Ctr.

davon wurden unter Zollkontrole weiter gesandt:

von Köln	14,044	Ctr.
= Düsseldorf	16,690	=
= Duisburg	4,017	=
= Uerdingen	1,162	=
= Wesel	22,176	=
Summa	58,089	Ctr. und

gingen von letzteren Mengen rheinaufwärts nach süddeutschen Orten und zwar:

	Von Köln,	Düsseldorf,	Duisburg,	Uerdingen,	Wesel
Nach Nassau	181 Ctr.	— Ctr.	— Ctr.	— Ctr.	— Ctr.
= Großh. Hessen	3,795 =	— =	— =	— =	— =
= Kurf. Hessen .	49 =	— =	— =	— =	— =
= Frankfurt . .	344 =	— =	— =	— =	25 =
= Baden	1,769 =	143 =	7 =	— =	— =
= Württemberg .	697 =	— =	— =	— =	— =
= Bayern	2,428 =	— =	— =	— =	— =
Summa	9,263 Ctr.	143 Ctr.	7 Ctr.	— Ctr.	25 Ctr.

Digitized by Google

Das macht

	für Köln,	Düsseldorf,	Duisburg,	Wesel
in Prozenten des für jeden Ort nachgewiesenen Bezuges . . .	2,2 %	0,09 %	0,006 %	0,05 %.
in Prozenten des Gesammtbezuges ad 791,591 Ctr. . . .	1,2 %	0,02 %	0,001 %	0,003 %.

Es wird hierdurch wohl auf das Ueberzeugendste dargethan, daß in Betreff der aus Holland kommenden und nach dem Oberrheine gehenden Waaren der Preußische Speditionsverkehr als vollständig vernichtet anzusehen ist [1]).

Wenn dies für Preußen überaus ungünstige Resultat bei den bis in die neueste Zeit zur Vorlage gekommenen statistischen Uebersichten nirgendwo in gleicher Weise hervortritt, so beruht dies lediglich in der Mangelhaftigkeit der statistischen Anschreibungen, bei welchen auf die Herkunft der Waaren und die dadurch bedingte Benutzung längerer oder kürzerer Preußischer Rheinstrecken keine Rücksicht genommen wird. Die bei den Rheinzoll-Aemtern vorgekommenen Verzollungen stellen sich nämlich wie folgt heraus:

---

1) Hier wird wohl der oben erbrachte Nachweis der Thatsache genügen, und ist nur noch hervorzuheben, daß unter den von Köln nach dem Großherzogthum Hessen (Mainz) gegangenen 3,795 Ctr. sich 3,328 Ctr. Harz befanden, welches größtentheils von Bord zu Bord überladen ist und die Werfte Köln's gar nicht berührt hat. Was die übrigen Abfertigungen betrifft, so verdanken sie zum Theil dem zufälligen Umstande ihre Erhaltung, daß die Dampfboote der Rhein-Yssel-Gesellschaft nur zwischen Amsterdam resp. Kampen und Köln fahren, weshalb an letzterem Orte nothwendigerweise eine Umladung eintreten muß. Die Weitersendung geschieht dann meistens durch Dampfboote der Würzburger Gesellschaft, deren Agent (Ristelhüber) die Agentur der Rhein-Yssel-Gesellschaft mit verwaltet. Es erklärt sich hierdurch, einerseits, daß Bayern mit am bedeutendsten an diesem Verkehre betheiligt ist, andererseits, daß regelmäßig wiederkehrende Verzollungen vorzugsweise nur von dem ꝛc. Ristelhüber bewirkt werden, wie dies auch aus den Einnahme-Büchern des Rheinzollamtes Köln hervorgeht.

Digitized by Google

		1849.		1850.		1851.		1852.		1853.		1854.	
		Ctr.	Proc.	Ctr.	Proc.	Ctr.	Proc.	Ctr.	Proc.	Ctr.	Proc.	Ctr.	Proc.
Bei Emmerich	1/1 Gebühr	964,610		880,974		1,011,938		1,180,104		1,076,554		1,498,258	
	1/4 "	82,110		132,121		263,140		589,675		543,994		523,945	
	1/20 "	1,739		2,130		11,610		44,534		31,788		43,458	
	Summa	1,048,459	59,7	1,015,225	64,1	1,286,688	70,8	1,814,313	72,4	1,652,336	75,8	2,065,661	78
Bei Aemtern zwischen Emmerich und Coblenz.	1/1 Gebühr	317,726		200,335		155,422		219,978		149,055		145,440	
	1/4 "	254		1,021		7,034		6,456		6,482		4,815	
	1/20 "	667		111		132		1,192		1,790		1,095	
	Summa	318,647	18,2	201,467	12,7	162,588	9,0	227,626	9,1	157,327	7,2	151,350	5,7
Bei Coblenz.													
a. Waaren unter Begleitschein-Controle.	1/1 Gebühr	76,966		57,991		71,455		109,105		62,488		88,934	
	1/4 "	4,130		4,553		9,963		3,007		17,090		1,582	
	1/20 "	640		1,072		3,815		4,270		5,671		2,428	
	Summa	81,736	4,7	63,616	4,0	85,233	4,7	116,382	4,7	85,249	3,9	92,944	3,5
b. Notorisch außerdeutsche Objecte des freien Verkehres.	1/1 Gebühr	274,430		265,635		238,036		290,677		249,839		300,427	
	1/4 "	30,502		38,204		45,066		54,804		35,825		38,433	
	1/20 "	.		.		630		970		835		957	
	Summa	304,932	17,4	303,839	19,2	283,732	15,5	346,451	13,8	286,499	13,1	339,817	12,8
Im Ganzen.	1/1 Gebühr	1,633,732		1,404,935		1,476,851		1,799,864		1,537,936		2,033,059	
	1/4 "	116,996		175,899		325,203		653,942		603,391		568,775	
	1/20 "	3,046		3,313		16,187		50,966		40,084		47,938	
	Summa	1,753,774	100	1,584,147	100	1,818,241	100	2,504.772	100	2,181,411	100	2,649,772	100

Digitized by Google

Es ist jedenfalls nur scheinbar, wenn im Vergleich zu den 1854 bei Emmerich vorgekommenen Verzollungen im unmittelbaren Transit, die Verzollungen im mittelbaren Transit d. h. unter Betheiligung der Preußischen Spedition beim Verkehre von Holland nach dem Ober-Rheine ungleich günstigere, als die oben nachgewiesenen Resultate andeuten. Hierfür soll, bei der Wichtigkeit der Sache in dem Nachstehenden der nähere Beweis erbracht werden.

Die Denkschrift weist nämlich in den Anlagen 1 b—d die Waaren nach, welche in 1854 von der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft befördert, resp. zur Rheinzoll-Entrichtung angemeldet wurden. Um diese Zahlen wenigstens für die Preußischen Rheinstrecken prüfen zu können, war eine Subdivision der von den Rheinzollämtern geführten Einnahme-Journale erforderlich, wobei die Waarenmengen und Geldbeträge nach den verschiedenen Transportgesellschaften und Transportstrecken gesondert angeschrieben werden mußten, um dadurch zugleich das Material zur Beantwortung noch anderer wichtiger Fragen zu erhalten und zugleich in nicht anzuzweifelnder Weise darzuthun, daß die in dem Nachstehenden hervorzuhebenden Beispiele nirgendwo vereinzelt dastehen [1]).

Nach diesen Zusammenstellungen, welche mit den Einnahme-Büchern genau übereinstimmen, kamen in 1854 bei sämmtlichen Rheinzollämtern für die Preußischen Strecken zwischen Emmerich und Coblenz zur Verzollung

	zur 1/20 Gebühr	zur 1/4 Gebühr	zur 1/1 Gebühr	Summa
	47,938	568,775	2,033,059	2,649,772
Davon treffen auf die Strecke				
von Emmerich / Coblenz	46,955	561,316	1,799,982	2,408,253
und zwar unter Zollkontrole				
durchgehend	44,187	515,484	1,521,140	2,080,811
Objekte des freien Verkehrs .	2,768	45,832	278,842	327,442

Was zunächst die unter Zollkontrole durchgeführten Waaren betrifft, so

	zur 1/20 Gebühr	zur 1/4 Gebühr	zur 1/1 Gebühr	Summa
wurden in Emmerich verzollt	41,443	512,744	1,495,579	2,049,766
Bleiben für alle andern Aemter	2,744	2,740	25,561	31,045

1) Der große Umfang der aufgestellten Uebersichten gestattete es leider nicht, dieselben vollständig zum Abdrucke gelangen zu lassen, weshalb hier überall nur die Hauptresultate mitgetheilt sind.

Digitized by Google

Von den 2,080,811 Ctr., welche unter Zollkontrole aus Holland nach dem Oberrheine transitirten, gelangten, weil sie unmittelbar über die Preußische Strecke gingen, in Emmerich zur Rheinzoll-Entrichtung 2,049,766 Ctr. oder 98,5 Prozent; dagegen transitirten mittelbar d. h. berührten Preußische Häfen und gingen durch die Hände Preußischer Spediteure 31,045 Ctr. oder 1,5 Prozent!! was mit den Seite 37 nachgewiesenen Resultaten so nahe wie nur irgend möglich übereinstimmt.

Dieser Nachweis von 1,5 % ist überdies noch jedenfalls zu hoch; denn unter der Gewichtsmenge von 31,045 Ctr. sind erhebliche Quantitäten enthalten, welche weder in Speditions- noch Kommissions-Artikeln, sondern in Eigengut der rheinischen Großhandlungen bestehen, das diese von den Lagern aus unverzollt verkauften. So gelangten z. B. bei dem Rheinzollamte Köln in 1854 zur 1/1 Gebühr zur Rheinzoll-Entrichtung für die Strecke von Emmerich bis Coblenz 14,311 Ctr., davon treffen allein auf die Fettwaarenhandlung en gros Sachse u. Dillenius[1]) 3,124 Ctr. und auf die Kolonialwaarenhandlung en gros von Denninghoff u. Comp. 2,974 Ctr. zusammen 6,098 Ctr., welche ebensowenig in eigentlichem Speditionsgut bestehen, wie der Zucker, der aus den Kölner Raffinerien zur Versendung gelangt.

Die von diesen beiden Großhandlungen zur Rheinzoll-Entrichtung gestellten Waaren umfassen sonach beinahe die Hälfte des Verkehres beim Rheinzollamte Köln und 20 Prozent des Verkehres sämmtlicher Rheinzollämter außer Emmerich, woraus sich ergibt, daß wenn auch noch der Verkehr der übrigen Großhandlungen in Rechnung gestellt werden wollte, für die eigentliche Spedition so gut wie Nichts verbliebe.

Es würden nun noch die Verzollungen von notorisch außerdeutschen Objekten des freien Verkehres in Betracht zu ziehen sein. Von der Seite 39 nachgewiesenen Menge ad 327,442 Ctr. treffen auf

	1/40 Gebühr	1/4 Gebühr	1/1 Gebühr	Summa
Emmerich .	1818 Ctr.	11,201 Ctr.	2,268 Ctr.	15,287 Ctr.
Coblenz . .	950 =	34,631 =	276,348 =	311,929 =
Köln	— =	— =	226 =	226 =

Bei Emmerich beruht sonach die Hauptmasse in den Gütern zur 1/4 Gebühr, weil dort zufällig drei Ladungen von Schwefel gleich bei

1) Jetzt Sachse u. Comp.

Digitized by Google

der Grenzabfertigung in freien Verkehr gesetzt und demnächst rheinaufwärts versandt sind. Im Uebrigen beschränken sich die Abfertigungen auf den Verkehr der Personen-Dampfschiffe und betreffen meist Fische, namentlich Bücklinge und Häringe.

Bei Köln sind die Abfertigungen ebenso zufällig, denn nach den betreffenden Einnahme-Büchern sind die Erhebungen fast ohne Ausnahme für Objekte erfolgt, welche zur Versendung nach den oberhalb Coblenz belegenen Preußischen Orten bestimmt waren, hinsichtlich deren jedoch die Ankunft an gedachten Orten nicht nachgewiesen werden konnte, weil die betreffenden Versendungs-Deklarationen, welche Behufs Erlangung der Rheinzollfreiheit ertheilt werden, entweder verloren gegangen oder aus irgend einem ähnlichen Grunde nicht mit Entlastungs-Bescheinigung versehen worden sind.

Was nun die Abfertigungen bei dem Rheinzollamte Coblenz betrifft, wo bei den Gütern zur vollen Gebühr das erhebliche Quantum von 276,348 Ctr. erscheint, so kommen von letzteren allein auf raffinirten Zucker, welcher aus den rheinischen Raffinerien zum Konsum [1]) nach den südlichen Vereinsstaaten gegangen ist, und der immer für die ganze Strecke von Emmerich bis Coblenz verzollt werden muß, 243,829 Ctr., so daß für alle übrigen Artikel nur 32,519 Ctr. verbleiben.

Hierunter sind enthalten 12,967 Ctr. Reis als Haupt-Artikel, dem kein anderer der Gewichtsmenge nach auch nur annähernd gleichkommt, und doch sind die betreffenden Abfertigungen nur durch den zufälligen Umstand veranlaßt, daß für Reis Ende 1853 Eingangs-Zollfreiheit bewilligt und um diese zu erlangen eine größere Quantität, als sonst gewöhnlich gleich bei der ersten Abfertigung am Grenzamte in freien Verkehr gesetzt wurde. Es ergibt sich dies auch aus der Zusammenstellung des in Coblenz bei den Versendungen aus dem freien Verkehre in 185⅗ verzollten Reis. Dessen Menge betrug nämlich

1853 2956 Ctr., 1854 12,967 Ctr., 1855 1746 Ctr.

Auch bei einer nicht unerheblichen Menge anderer Artikel sind die Verzollungen bei Coblenz rein zufällig, indem dieselben entweder nur

---

1) Der Zucker, welcher Behufs Erlangung der Bonifikation mit Exportationsscheinen nach dem Auslande oder nach den Niederlagen der oberrheinischen Freihäfen geht, gelangt für die Preußische Strecke nur dann zur Rheinzoll-Entrichtung, wenn die Exportationsscheine nicht erledigt zurückkommen.

Digitized by Google

durch mangelhafte Bezeichnung der Waarengattung in den Manifesten und Frachtbriefen, oder durch den Umstand herbeigeführt sind, daß die inländischen Versender unterlassen haben, rechtzeitig ein Ursprungsattest zu extrahiren. Wird nun noch berücksichtigt, daß auch hier, wie Seite 40 hervorgehoben, das Eigengut hiesiger Großhandlungen auszuscheiden wäre, wird berücksichtigt, daß der Rest der verzollten Waaren einerseits überwiegend aus Objekten besteht, die einem Eingangszolle nicht unterliegen und nur deshalb von der ersten Abfertigung ab nicht weiter unter Zollkontrole gehalten werden, daß sich andererseits darunter auch eine Menge von Artikeln befinden, die in gleicher Weise nur den zufälligen Abfertigungen angehören, wie die 1,647 Ctr. Baumwollengarn, welche im II. Quartal 1855 beim Verkehre von Holland nach Düsseldorf der Zwischen-Spedition in Wesel unterlagen; so wird es außer Zweifel stehen, daß auch die Versendungen von notorisch außerdeutschen Objekten des freien Verkehrs, welche Preußische Spediteure vermitteln, ohne alle Bedeutung sind.

Sieht man aber auch von allen zufälligen Abfertigungen, von dem Eigengute der hiesigen Großhandlungen ꝛc. ganz ab und betrachtet selbst die Abfertigungen in Emmerich von notorisch außerdeutschen Objekten des freien Verkehres als der Preußischen Spedition angehörig, so treffen immerhin auf die unmittelbaren Versendungen von Holland nach dem Oberrheine 2,049,766 Ctr. oder 94,7 %, während der Preußische Speditionsverkehr nur die bescheidene Menge von 114,658 Ctr. oder 5,3 % (excl. Zucker) umfaßte.

In welchem Maaße die verschiedenen Preußischen Hafenplätze unter Konkurrenz der süddeutschen Plätze litten, daß hiervon besonders Köln und Düsseldorf betroffen wurden — bei welchem letztern Orte der Antheil am Bezuge aus Holland außerdem noch in dem Grade abnahm, als die Spedition nach Westphalen auf Wesel überging und Uerdingen nach Eröffnung eines Freihafens daselbst am unmittelbaren Waarenbezuge aus Holland Theil nahm, läßt die Darstellung Seite 29 und 33 näher ersehen. Nach Seite 33 belief sich der Antheil am Gesammtverkehre im Jahre 1842 für Köln auf 36,5 %, für Düsseldorf auf 16,5 %; Köln bezog daher beinahe ebensoviel Waaren unmittelbar aus Holland, wie sämmtliche süddeutsche Häfen zusammengenommen (38,8 %); im Jahre 1854 nahm Köln mit 24,8 %, Düsseldorf mit 11,2 % am Gesammtverkehre Theil; Köln stand also mit Mannheim (22,8 %) etwa

Digitized by Google

gleich. Köln war um 11,7 %, Düsseldorf um 5,3 % zurückgeblieben, Frankfurt um 5,6 %, Mannheim um 4,8 % gestiegen. Nach dem Verhältnisse des Jahres 1842 mußten von dem Gesammtquantum von 4,221,674 Ctr. treffen

	auf Köln	Düsseldorf	Frankfurt	Mannheim
	1,540,911 Ctr.	688,133 Ctr.	109,764 Ctr.	759,901 Ctr.
in 1854 kamen	1,045,247 =	473,278 =	348,960 =	960,471 =
Mehr	— =	— =	239,196 =	200,570 =
Weniger	495,664 =	204,825 =	— =	— =

So beträchtliche, allein bei gedachten Häfen als Plus auf der einen, als Minus auf der anderen Seite nachweisbare Gütermengen sind es, welche mehr als früher aus Holland unmittelbar nach dem Oberrheine gehen, welche unter Raumverschluß und Personal-Begleitung an den Preußischen Häfen nur vorbeifahren und deshalb der Wahrnehmung der diesseitigen Spediteure ganz entzogen bleiben, wodurch letztere und mit ihnen die Handelskammern zu der irrigen Meinung veranlaßt sind, es habe sich der Speditionsverkehr auf dem Rheine überhaupt vermindert. Diese Darstellung des Sachverhaltes wird auch durch die bis jetzt bekannt gewordenen Nachrichten über den Gesammt-Verkehr der verschiedenen Hafenplätze bestätigt [1]), welche die betreffenden Behörden jährlich zu veröffentlichen pflegen. Denn wenn auch bei den betreffenden Uebersichten der wesentliche Mangel besteht, daß über die Herkunft der angekommenen resp. die Bestimmung der abgegangenen Güter namentlich beim Dampfschifffahrts-Verkehr nur unvollständige Auskunft ertheilt und dadurch die eigentliche Sachlage verdunkelt ist, so lassen sie doch immerhin erkennen, daß da, wo für die Preußischen Häfen eine Steigerung der Versendungen in der Bergfahrt auftritt, solche vorwiegend auf Erzeugnisse des Inlandes, oder auf solche Artikel trifft, die nicht aus Holland ankamen [2]); für die übrigen Artikel aber, welche wirklich aus Holland bezogen werden, läßt sich durch Vergleich mit anderweiten Nachrichten meist darthun, daß

1) Diese Nachrichten sind am vollständigsten in den Jahresberichten der Rheinschifffahrts-Central-Kommission zusammengestellt.

2) Zum Theil ist die Steigerung auch nur zufällig, wie z. B. bei Köln in Folge der Ausdehnung des Hafen-Rayons über Strecken, wo sonst unkontrolirte Ein- und Ausladungen stattfanden. In Folge davon gelangten in 1854 namentlich große Quantitäten Eisenbahnschienen zur Anschreibung.

Digitized by Google

die vermehrten Versendungen in der Bergfahrt großentheils durch den gesteigerten Konsum der Rheinprovinz selbst veranlaßt sind. Es wird genügen hierfür nur einige Beispiele aufzuführen.

So wurden in 1854 von Köln

	rheinaufwärts bezogen,	rheinaufwärts versandt
Baumwolle . . .	4,307 Ctr.	35,871 Ctr.
Blei	325 =	16,412 =
Eisen in Stäben .	883 =	68,942 =
Eisenbahnschienen	6,100 =	440,098 =
Eisenwaaren . . .	4,439 =	145,956 =
Getreide	108,070 =	287,294 =
Taback	12,903 =	72,272 =
Wolle	943 =	2,689 =
Wollenwaaren . .	245 =	8,078 =
	2c.	2c.

Bei diesen Artikeln ist sonach durchweg nur der kleinere Theil aus Holland rheinwärts bezogen, und daß z. B. bei Eisenbahnschienen und Eisen in Stäben die größere Menge auf die inländische Produktion trifft, geht daraus hervor, daß von beiden Artikeln zusammen nur 57,913 Ctr. auf der rheinischen Eisenbahn über Aachen und Köln aus Belgien eingingen.

Was den Konsum der Rheinprovinz selbst betrifft, so läßt sich zwar ein vollständiger Nachweis hierüber nicht führen, weil einentheils nur für wenige Hafenplätze spezielle Nachrichten über den Ortsverkehr vorliegen, anderntheils das Gelieferte viel zu unvollständig ist, um daraus die Bestimmung der Waaren zu entnehmen; jedoch ist ein annähernd richtiges Bild von der wirklichen Sachlage für einzelne Artikel, z. B. Kaffee, als einem der wichtigsten durch folgende Angaben herzustellen.

Aus den zollamtlichen Begleitscheinen ergibt sich, daß der auf der rheinischen Eisenbahn nach Köln angebrachte und von hier aus unter Zollkontrolle versandte Kaffee fast ohne Ausnahme rheinaufwärts geht. Pro 1854 ist daher dessen Menge mit 25,804 Ctr. auf die von Köln zu Berg versandten 65,514 Ctr. anzurechnen. Die Menge des in Emmerich zur Rheinzoll-Entrichtung für die Strecke von Emmerich bis Coblenz herangezogenen, also unmittelbar über Coblenz hinaus ver-

Digitized by Google

sandten Kaffees betrug in 1854	348,044 Ctr.
Ueber Coblenz gingen im Ganzen aus	395,972 =
bleiben für die mittelbaren Versendungen der ganzen Rheinprovinz	47,928 Ctr.
Rechnet man hierauf die Bezüge per Eisenbahn mit der vollen Menge an	25,804 =
so bleiben für Kaffee, welcher aus Holland bezogen und über Coblenz hinaus versandt wurde, für die ganze Rheinprovinz	22,124 Ctr.

Wollte man alle diese Zahlen auf Köln allein zurückführen, so träfen von obigen 65,514 Ctrn.

auf Bezüge per Eisenbahn	25,804 Ctr.
auf Versendungen nach Orten unterhalb Coblenz und nach der Mosel	17,586 =
auf Versendungen über Coblenz hinaus von Kaffee, der aus Holland bezogen wurde	22,124 =

Da nun nach Ortschaften an der Mosel allein 23,539 Ctr. versandt wurden, diese Versendungen aber meistens von Köln ab erfolgen, so würden auf die obigen 65,514 Ctr. nicht 17,586 Ctr., sondern mindestens 23,539 Ctr. anzurechnen sein, es träfen also auf Versendungen über Coblenz hinaus nur 16,171 Ctr. Berücksichtigt man sodann, daß bei letzterer Zahl der ganze Konsum der Ortschaften unterhalb Coblenz nicht in Anrechnung gekommen ist, daß außerdem aber auch die Preußischen Ortschaften oberhalb Coblenz bis zur Nahe ihren Bedarf größtentheils von Köln beziehen, so ergibt sich, daß die Versendungen an Kaffee, welcher aus Holland bezogen wurde, von Köln ab nach den südlichen Vereinsstaaten nur ganz unerheblich gewesen sein können, daß also von den überhaupt zu Berg versandten 65,514 Ctr. der bei Weitem größte Theil für den Konsum der Rheinprovinz selbst bestimmt gewesen sein muß.

Auch bei diesen, größtentheils nicht unter Zollkontrole, sondern im freien Verkehre erfolgenden Versendungen hat sich die Konkurrenz der süddeutschen Hafenplätze dadurch bemerklich gemacht, daß, seit Herstellung eines Schienenweges zwischen den Rheinhäfen und Saarbrücken, die für letztern Ort und Umgegend bestimmten Konsumtionsartikel aus Holland gewöhnlich unmittelbar nach Mainz, Mannheim und Ludwigs-

Digitized by Google

hafen, ja sogar nach Frankfurt a. M. und demnächst per Eisenbahn nach Saarbrücken [1]) gehen.

b. Von der Konkurrenz der am Rheinverkehre selbst betheiligten Transport-Gesellschaften im Allgemeinen.

Nachdem nun im Vorstehenden dargethan ist, daß die erhebliche Steigerung des Güterverkehres auf dem Rheine vorzugsweise den süddeutschen Hafenplätzen zu Gute gekommen, und daß die Menge des ausländischen, den höheren Frachtgewinn abwerfenden Speditionsgutes, welches in unmittelbaren Transporten den Bestimmungsorten resp. den letzten Hafenplätzen zugeführt wurde, von Jahr zu Jahr gestiegen ist, wird in Frage kommen wie weit die verschiedenen Transport-Gesellschaften an diesem Verkehre sich betheiligt haben.

Als im Jahre 1824 die ersten Versuchsreisen mit Dampfschiffen auf dem Mittel- und Nieder-Rheine ausgeführt waren, wurde zwar die Ausführbarkeit eines besonderen Schleppdienstes auf dem Rheine nicht in Zweifel gezogen, man fand diesen jedoch nicht lohnend genug und beschränkte sich deshalb darauf, Personen-Dampfboote für den gleichzeitigen Gütertransport herzustellen und durch dieselben nebenbei auch Segelschiffe gegen Lohn schleppen zu lassen. Erst im Jahre 1841 erschien ein lediglich für den Schleppdienst eingerichteter Güterkahn auf der Preußischen Rheinstrecke und erst im folgenden Jahre trat eine besondere Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft mit dem Sitze zu Köln, in Wirksamkeit.

Bis zum Jahre 1841 konkurrirten daher beim Gütertransporte nur Segelschiffe und Personen-Dampfschiffe, von 1842 ab trat die Konkurrenz der Dampfschifffahrt hinzu.

Welche Resultate diese drei Transport-Gesellschaften innerhalb der Periode $18^{37}/_{54}$, für welche allein vollständige Nachrichten vorhanden waren, nachzuweisen hatten, ergibt sich aus der nachstehenden Uebersicht.

---

1) Für Frankfurt a. M. sind namentlich derartige Sendungen von Palm- und Kokosnußöl in 1855 bekannt geworden.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Hiernach erreichte also in der Periode vor Eröffnung einer selbstständigen Schleppschifffahrt das Transportquantum in der Bergfahrt sowohl bei Emmerich wie bei Coblenz, sowohl für Segelschiffe, wie für Personen-Dampfboote seine größte Höhe im Jahre 1841, dasselbe betrug

	für Segelschiffe.			für Dampfboote.		
bei Emmerich	1837 1,769,519 Ctr.	Steigerung		1837 288,830 Ctr.	Steigerung	
	1841 2,687,413 "	51,9 %		1841 367,831 "	27,7 %	
bei Coblenz	1838 [1]) 2,709,214 "	40,6 %		1838 120,050 "	106,6 %	
	1841 3,809,945 "			1841 247,993 "		

An und für sich betrachtet zeigte sich zwar bei beiden Theilen eine ansehnliche Steigerung des Transportquantums, es war jedoch das günstigere Verhältniß bei Emmerich auf Seiten der Segelschifffahrt, bei Coblenz auf Seiten der Dampfschifffahrt.

Beim relativen Vergleich, d. h. soweit es sich um die Betheiligung am Gesammt-Verkehre handelt, ändern sich diese Resultate in etwas; es betrugen nämlich die Antheile am Gesammt-Verkehre

	für Segelschiffe			für Dampfboote		
bei Emmerich	1837 86 %	Steigerung		1837 14 %	Abnahme	
	1841 88 "	2 %		1841 12 "	2 %	
bei Coblenz	1838 95,8 "	Abnahme		1838 4,2 "	Steigerung	
	1841 93,9 "	1,9 %		1841 6,1 "	1,9 %	

Bei der Waarenzufuhr vom Auslande wo es sich meistens um Transporte auf längeren Strecken handelt, hatte also die Segelschifffahrt — bei dem Güterverkehre zu Berg im Inlande selbst — im Allgemeinen also bei den Transporten auf kürzeren Strecken dagegen die Dampfschifffahrt einen Vorsprung genommen.

Was die Thalfahrt betrifft, so stellten sich die in der Periode $18^{37}/_{41}$ bewegten Gütermengen wie folgt:

	für Segelschiffe			für Dampfboote		
Emmerich	1837 5,845,761 Ctr.	Abnahme		1837 92,999 Ctr.	Steigerung	
	1841 5,080,291 "	13,1 %		1841 182,114 "	95,8 %	
Coblenz	1838 1,459,435 "	Steigerung		1838 93,905 "	Steigerung	
	1841 2,855,315 "	95,7 %		1841 183,820 "	97,6 %	

Nur bei der Segelschifffahrt und auch hier wiederum nur bei Emmerich hatte sonach das Transportquantum abgenommen [2]), jedoch

---

1) Für Coblenz sind die Resultate des Jahres 1837 nicht bekannt.

2) Nach Seite 21 wegen der verminderten Steinkohlen-Abfuhr nach Holland.

Digitized by Google

war durch die Verkehrs-Steigerung bei Coblenz nicht blos Ausgleichung herbeigeführt, sondern im Ganzen auch noch das Verhältniß zu den Vorjahren günstiger geworden. Das Gleiche gilt jedoch nicht bezüglich der Antheile am Gesammt-Verkehre; denn diese betrugen:

	für die Segelschifffahrt		für Dampfboote	
bei Emmerich	1837 98,4 %	Abnahme	1837 1,6 %	Steigerung
	1841 96,5 =	1,9 %	1841 3,5 %	1,9 %
bei Coblenz	1838 93,9 =		1838 6,1 =	
	1841 93,9 =		1841 6,1 =	

Bei Coblenz war daher in dem Verhältnisse der Betheiligung am Gesammt-Verkehre Nichts geändert, bei Emmerich hatte sich das Verhältniß für die Dampfschifffahrt günstiger gestaltet.

Wird der Verkehr für die Bergfahrt und für die Thalfahrt zusammengefaßt, so ergiebt sich also nach dem Vorstehenden, daß im Vergleiche zu den Vorjahren sowohl die Segelschifffahrt, wie die Dampfschifffahrt am Schlusse der Periode $18^{37}/_{41}$ erheblich günstigere Resultate bezüglich des Transportquantums nachzuweisen hatte, als im Anfange der Periode und daß, wenn auch die Dampfschifffahrt beim Güterverkehre im Ganzen einen geringen Vorsprung gewonnen hatte, doch von einer die Segelschifffahrt nur irgendwie beengenden Konkurrenz um so weniger die Rede sein konnte, als das Gesammtquantum der durch Dampfschiffe beförderten Güter bei Weitem nicht der Gütermenge gleichkam, welche als Plus gegen die Vorjahre bei der Segelschifffahrt auftritt [1]).

Vom Jahre 1842 ab, wo eine selbstständige Dampfschleppschifffahrt eintrat, gewannen die Verhältnisse bald eine andere Gestalt. Beim Bergverkehre nahm die Güterbewegung auf Schiffen, welche durch Segel oder Pferde mühselig vorwärts gebracht wurden, von Jahr zu Jahr ab, die Schleppschifffahrt gewann in glei-

---

1) Es betrug z. B. die Gütermenge für Segelschiffe

	in der Bergfahrt		in der Thalfahrt	
	1840	1841	1840	1841
bei Emmerich	2,276,323 Ctr.	2,687,413 Ctr.	4,913,237 Ctr.	5,080,291 Ctr.
bei Coblenz	3,119,648 =	3,809,945 =	2,425,364 =	2,856,314 =
zusammen	5,395,971 Ctr.	6,497,358 Ctr.	7,338,601 Ctr.	7,935,605 Ctr.
Gegen das Vorjahr Mehr		1,101,387 =		597,004 =
Durch Dampfschiffe wurden 1841 befördert:				
bei Emmerich		367,831 Ctr.		182,114 =
bei Coblenz		247,993 =		183,820 =
zusammen nur		615,824 Ctr.		365,934 Ctr.

Digitized by Google

chem Grade an Ausdehnung und wenn in einzelnen Jahren, wie bei Emmerich 184⁶/₇ und 185¹/₂ wo nach Seite 14 die Getreidezufuhr aus Holland sich ungemein steigerte, die eigentliche Segelschifffahrt sich zu erholen schien, so dauerte dies doch nur so lange, als die Remorqueure nicht hinreichten, um den ungeheuren Güterandrang zu bewältigen. Wie sich die Verhältnisse der 3 Transportgesellschaften im Laufe der Zeit gestalteten, ergiebt sich aus folgendem Vergleiche. Es fielen zu:

	der eigentlichen Segelschifffahrt.		der Schleppschifffahrt.		der Personen-Dampfschifffahrt.
bei Emmerich 1842	2,756,966 Ctr.		273,985 Ctr.		350,308 Ctr.
1854	730,711 "		4,759,549 "		377,289 "
Gegen 1842 Weniger	2,026,255 Ctr. = 74,5 %	Mehr	4,485,564 Ctr. = 1,687,7 %	Mehr	26,981 Ctr. = 7,7 %
bei Coblenz 1843 [1])	4,985,761 Ctr.		51,155 Ctr.		400,522 Ctr.
1854	596,498 "		8,491,213 "		562,472 "
Gegen 1843 Weniger	4,389,263 Ctr. = 88,1 %	Mehr	8,440,058 Ctr. = 16,499 %	Mehr	161,950 Ctr. = 40,5 %

Die Antheile am Gesammt-Verkehre stellen sich wie folgt:

	Segelschifffahrt.		Schleppkähne.		Personenboote.
bei Emmerich 1842	81,6 %		8,1 %		10,3 %
1854	12,5 =		81,1 =		6,4 =
Gegen 1842 Weniger	69,1 %	Mehr	73 %	Weniger	3,9 %
bei Coblenz 1843 [1])	91,7 =		0,9 =		7,4 =
1854	6,2 =		88 =		5,8 =
Gegen 1843 Weniger	85,5 %	Mehr	87,1 %	Weniger	1,6 %

Das Transportquantum für die Schleppschifffahrt steigerte sich demnach bei Emmerich auf das 17fache, bei Coblenz auf das 166fache.

Ebenso steigerte sich innerhalb des gedachten Zeitraums der Antheil am Gesammt-Verkehre bei Emmerich auf das 10fache, bei Coblenz auf das 88fache.

Der Vortheil des Aufschwunges, den der Güterverkehr in der Bergfahrt namentlich während der letzten Jahre genommen, trifft bei Emmerich wie bei Coblenz fast ausschließlich auf diejenigen Schiffe, welche durch Remorqueure geschleppt wurden.

Was die Personen-Dampfboote anbelangt, so tritt für dieselben am Schlusse der Periode 185⁴/₄ bei Emmerich ein Plus von 26,981 Ctr.

1) Im Jahre 1842 wurden nur einige Versuchsreisen mit Schleppschiffen rheinaufwärts über Coblenz hinaus unternommen und sind die hierbei beförderten Gewichtsmengen, ebenso der Verkehr zu Thal pro 184³/₄ zur Zeit nicht besonders angeschrieben.

Digitized by Google

oder von 7,7 % gegen 1842 auf, es steht dies jedoch mit dem bei der Gesammt-Einfuhr aus Holland nicht im geraden Verhältnisse, da letztere von 3,381,259 Ctr. in 1842 auf 5,867,552 Ctr. in 1854, also um 73,5 % sich steigerte. Bei Coblenz ist das Plus weit erheblicher, besonders wenn man dabei, wie für Emmerich geschehen, das Jahr 1842 in Vergleich nimmt. Denn es passirten bei Coblenz auf Personen-Dampfbooten 1842 243,624 Ctr., 1854 564,472 Ctr., also 1854 mehr 318,848 Ctr. oder 131,3 %.

Der Güterverkehr auf Personen-Dampfbooten hat sich daher am Schlusse der Periode $18^{42}/_{54}$ im Ganzen ungleich günstiger gestaltet, als am Anfange derselben und hat sich die Konkurrenz der Dampfschleppschifffahrt nur in geringem Grade und zwar in der Weise bemerkbar gemacht [1]), daß sie einen noch stärkeren Aufschwung des Güterverkehrs auf Personen-Dampfbooten verhinderte.

Anders verhält es sich dagegen mit der eigentlichen Segelschifffahrt, welche am Schlusse der vorhergehenden Periode den Güterverkehr aus Holland beinahe allein vermittelte. Das derselben zugefallene Transportquantum sank bei Emmerich auf $^1/_7$, bei Coblenz auf $^1/_{17}$ der 1854 beförderten Gesammtmenge. In gleichem Maße sank der Antheil am Gesammtverkehr. Wird nun noch berücksichtigt, daß von den 596,498 Ctr., welche bei Coblenz für die eigentliche Segelschifffahrt in 1854 erscheinen, 213,562 Ctr. allein auf Transporte nach der Lahn fallen, daß aber der Rest von 382,936 Ctr. fast ohne Ausnahme sich auf solche Objekte beschränkt, welche im kleinen Zwischenverkehre nach den oberhalb Coblenz belegenen Preußischen und zum Theil auch nach den Nassauischen Ortschaften gingen; wird ferner berücksichtigt, daß die bei Emmerich für die eigentliche Segelschifffahrt nachgewiesenen 730,711 Ctr. ganz überwiegend auf Roheisen [2]) treffen, welches auf Kohlenschiffen gelegentlich als Rückfracht aus Holland nach Ruhrort und Duisburg befördert wurde; daß den Rest aber Sendungen von Rohprodukten (Getreide, ausgelaugte Asche ꝛc.) für die kleineren unterhalb Ruhrort belegenen Orte bilden, so wird zugegeben werden müssen, daß die eigentliche Segelschifffahrt am größeren Handelsverkehre in der Bergfahrt gar nicht mehr betheiligt ist.

1) Zu vergl. S. 59 und ff.

2) Im Jahre 1854 wurden 750,000 Ctr. Roheisen aus Holland angebracht, wovon nach Seite 31 in Preußen blieben 585,000 Ctr.

Digitized by Google

Dieses Resultat darf nicht überraschen. Denn wenn i. J. 1825 Behufs Motwirung der Errichtung einer Dampfschifffahrts-Gesellschaft geltend gemacht wurde[1]), daß der Rhein einen großen Theil seines Schifffahrtsverkehres verloren habe, daß dies ebenso sehr der Theurung als der Langsamkeit der Rheinschifffahrt verdankt würde, daß die Langsamkeit das größere Uebel sei und dieses durch die Dampfschifffahrt beseitigt werden sollte, so muß anerkannt werden, daß die Personen-Dampfschifffahrt jenen Zweck auch noch nicht einmal annähernd erreicht hatte; denn im Jahre 1841, dem letzten vor Errichtung einer selbstständigen Dampfschleppschifffahrt, belief sich das in keinem der früheren Jahre erreichte Transportquantum auf 367,831 Ctr. d. h. auf ca. $^1/_8$ des Gesammtverkehrs. Für $^7/_8$ der Gütermenge, welche der Segelschifffahrt zugefallen waren, bestand also das größere Uebel fort. Die Personen-Dampfschifffahrt war aber auch gar nicht im Stande, dasselbe zu beseitigen. Sie hatte zwar ihre Leistungen um ca. 25 % gesteigert, indem sie im Jahre 1840 auf 703 Schiffen nur 284,125 Ctr., im Jahre 1841 dagegen auf 673 Schiffen 367,831 Ctr. aus Holland anbrachte; diesen gesteigerten Leistungen entsprechend würden jedoch dieselben Schiffe 5,586 Reisen haben ausführen müssen, um die 3,055,244 Ctr. des Jahres 1841 und etwa 10,768 Reisen, um die 5,867,549 Ctr. des Jahres 1854 zu bewegen.

Die größte Zahl von Reisen, welche Personen-Dampfboote über Emmerich ausführten, betrug jedoch (im Jahre 1854) nur 1229 und wurden auf denselben nur 377,289 Ctr. bewegt.

Bestand sonach das größere Uebel der Langsamkeit der Rheinschifffahrt in der Hauptsache fort, und war die Personen-Dampfschifffahrt völlig unfähig, diesem Uebel irgend wirksam zu begegnen, so mußte die Errichtung einer selbstständigen Dampfschleppschifffahrt als ein freudiges Ereigniß begrüßt werden. Sie vereinigte die Vortheile des bisherigen Gütertransportes auf Personen-Dampfschiffen mit denjenigen des Transports auf Segelschiffen, d. h. sie bewegte ebenso regelmäßig und fast ebenso schnell, wie jene, gleich große und größere Gütermassen, wie diese.

Es konnte daher auch unmöglich ausbleiben, daß die Güterbewegung in der Bergfahrt, immer mehr von ihr abhängig wurde.

Mit der Ausdehnung der Dampfschleppschifffahrt hält die nament-

1) Von der Handelskammer zu Köln in dem Vortrage, welcher als Prospekt der zu errichtenden Preußisch-Niederrheinischen Dampfschifffahrt diente.

Digitized by Google

lich in den letzten Jahren auftretende Steigerung des Verkehres in der Bergfahrt gleichen Schritt, es ist daher wahrscheinlich, daß ihrer Wirksamkeit diese günstigen Resultate großentheils zu verdanken seien; es ist dagegen gewiß, daß die Dampfschleppschifffahrt ihre ganze Entwickelungsfähigkeit noch lange nicht entfaltet hat [1]) und daß, wenn sie schon jetzt so große Erfolge erzielte, von ihrem ferneren Gedeihen allein die Zukunft des Bergverkehres auf dem Rheine abhängig ist.

Bei der Thalfahrt erscheint die Dampfschleppschifffahrt entbehrlicher, weil die bewegende Kraft des Stromes selbst für den gewöhnlichen Verkehr ausreicht. Es hat sich daher hier die eigentliche Segelschifffahrt nicht blos erhalten, sondern in Folge der stärkeren Güterbewegung sogar bedeutend erweitert, obwohl sich gleichzeitig auch der Güterverkehr der Dampfschleppschifffahrt steigerte. In welchem Verhältniß dies geschah, läßt der nachfolgende Vergleich ersehen. Es treffen nämlich auf die

	eigentliche Segelschifffahrt.	Dampfschleppschifffahrt.	Personenboote.
bei Emmerich 1843 [2])	3,316,755 Ctr.	47,339 Ctr.	169,861 Ctr.
1853	9,134,103 =	1,627,627 =	286,252 =
Gegen 1843 Mehr	5,817,348 Ctr.	1,580,288 Ctr.	116,391 Ctr.
	175,4 %	3,363 %	68,6 %
bei Coblenz 1845 [2])	3,210,922 Ctr.	110,354 Ctr.	269,702 Ctr.
1854	5,663,708 =	706,542 =	433,035 =
Gegen 1843 Mehr	2,452,786 Ctr.	596,188 Ctr.	163,333 Ctr.
	76,5 %	541,8 %	60,4 %

Bei der bisherigen Erörterung ist nur auf das Transportquantum Rücksicht genommen, und würde daher noch zu untersuchen sein, in welchem Verhältnisse sich die konkurrirenden Gesellschaften auf den verschiedenen längeren oder kürzeren Transportstrecken am Güterverkehr betheiligt haben, und welche Waaren von der einen oder der andern vorzugsweise befördert worden sind. Denn in Betreff der Transportstrecken ist es gewiß nicht gleichgültig, ob beispielsweise 1000 Ctr. durch Personen-Dampfboote von Arnheim bis Rees (6¼ Meilen) oder durch Schleppboote von Rotterdam bis Mannheim (79 Meilen) befördert wur-

1) Dies geht unverkennbar daraus hervor, daß die Zahl der Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaften sich von Jahr zu Jahr vermehrt.

2) Pro 1842 und bei Coblenz auch pro 184¾ nicht für die einzelnen Gesellschaften bekannt.

Digitized by Google

den. Nach den Anschreibungen bei Emmerich würde sich zwar für beide ein gleich günstiges Resultat in Betreff des Transportquantums ergeben, in Wirklichkeit stände jedoch wegen der längeren Transportstrecke auf Seiten der Schleppboote mehr als das 12fache des Nutzeffektes, welchen die Personen-Dampfboote nachzuweisen hätten. — Aehnlich verhält es sich mit der Art der beförderten Waaren, weil hierdurch eine Verschiedenheit in den Frachtsätzen bedingt wird. Die Lage einer Transportgesellschaft kann daher, wegen der Beförderung höher tarifirter Waaren auf weiteren Strecken günstiger geworden sein, wennschon eine geringere Mnege an einer der passirten Amts-Stellen abgefertigt ist.

Die bisherige Statistik hat indeß zur Beantwortung dieser bei Beurtheilung der Verkehrs-Verhältnisse so wichtigen Frage ein so dürftiges Material geliefert, daß davon nur ein sehr beschränkter Gebrauch gemacht werden kann. Es sind zwar seit längerer Zeit von den wichtigeren Hafenplätzen mehr oder weniger komplizirte und manchmal auch sehr detaillirt scheinende Nachweisungen über den Ortsverkehr aufgestellt [1]), die Angaben sind jedoch immerhin so summarisch, daß sich in keinem einzigen Falle für jede der drei großen Transportgesellschaften angeben läßt, auf welchen Wegestrecken sie die Waaren befördert hat und von welcher Art die Letzteren gewesen sind. Auch in den betreffenden Aufstellungen des Rheinzollamtes beziehungsweise des Hauptamtes Emmerich ist nur für ausländische Waaren beim Verkehre stromaufwärts eine summarische Zergliederung nach den Bestimmungsorten erfolgt, auf die Verladungsorte und die Art der Waaren aber gar nicht, auf die Transport-Gesellschaften nur insoweit Rücksicht genommen, daß die durch Dampfschiffe selbst (jedoch einschließlich der Remorqueure) bewegten Güter ausgesondert werden können. Die zur Ausfüllung der Lücke bewirkten Zusammenstellungen können daher beim Vergleich gegen die Vorjahre nur in beschränkter Weise benutzt werden, und wird auf dieselben um so mehr erst weiter unten spezieller einzugehen sein, als zuvor noch einige andere besondere Verhältnisse zu erörtern bleiben. Der hier folgende Vergleich kann sich daher nur auf folgende Angaben erstrecken. Von den aus Holland rheinwärts eingegangenen Waaren wurden befördert:

---

1) Abgedruckt in den Jahresberichten der Rheinschifffahrts-Central-Commission.

Digitized by Google

Nach	Auf Personen-Dampfbooten und Remorqueuren.							
	1841	1849	1850	1851	1852	1853	1854	II.
Emmerich und Umgegend	4,264	42,557	54,628	49,612	58,050	52,025	70,627	
Wesel " "	.	9,880	14,290	13,783	13,594	11,201	14,412	
Ruhrort " "	.	.	.	.	.	.	.	
Duisburg " "	.	11,658	6,952	6,235	5,570	6,041	4,239	
Uerdingen " "	.	3,031	1,448	1,428	1,124	565	972	
Düsseldorf " "	64,068	104,542	91,811	78,241	70,555	77,366	89,873	
Neuß " "	.	580	963	946	136	150	440	
Mülheim " "	.	.	.	.	.	.	.	
Köln " "	163,596	72,306	59,215	52,161	47,596	53,597	59,686	
Bonn " "	.	315	705	470	164	296	278	
Neuwied " "	.	227	464	497	436	410	177	
Coblenz " "	1,342	11,666	7,750	7,855	6,498	5,194	6,759	
Preußen	233,270	256,762	238,226	211,228	203,723	206,845	247,463	66,
Bingen	.	83	396	292	732	780	649	
Biebrich	.	19,780	17,650	22,397	19,091	16,800	12,649	4,
Frankfurt u. dem Main .	.	64	110	146	89	13	15	
Mainz	134,561	28,627	35,279	25,607	34,343	33,171	32,258	11,
Worms	.	436	338	878	872	584	1,051	
Mannheim, Ludwigshafen .	.	103,122	101,652	116,691	149,856	104,076	81,724	21,
Heilbronn	.	.	.	.	.	.	.	
Orte oberhalb Mannheim .	.	250	250	187	43	66	1,480	
Süddeutschland . .	134,561	152,362	155,675	166,198	205,026	155,490	129,826	38,
Ueberhaupt	367,831	409,124	393,901	377,426	408,749	362,335	377,289	105
Davon auf Remorqueuren	.	1,900	.	3,442	839	.	.	

Digitized by Google

Auf Segelschiffen und Schleppkähnen.

	1849	1850	1851	1852	1853	1854	II. Quart. 1855
382	54,189	43,636	102,484	100,076	290,916	199,865	20,404
330	109,999	97,707	133,440	157,166	121,301	171,328	81,422
110	247,482	774,275	523,330	200,797	131,076	492,427	161,960
557	211,365	173,581	196,072	296,591	430,714	394,720	63,247
348	8,292	10,323	3,424	25,416	56,551	99,256	45,990
104	320,494	334,746	453,834	670,529	482,782	449,244	146,309
384	71,651	52,258	157,156	197,708	62,557	150,274	44,461
200	977	.	1,938	39,999	2,560	26,023	21,971
687	703,624	688,126	1,255,729	2,020,703	1,283,827	1,856,919	537,069
	1 300	1,124	1,468	4,038	8,269	12,526	11,167
110	2,996	.	6,043	11,595	2,810	18,585	14,712
558	53,432	35,765	53,351	77,144	52,054	92,262	30,454
520	1,785,801	2,211,541	2,888,269	3,801,762	2,925,417	3,463,429	1,179,166
	.	.	11,973	8,983	.	1,403	.
	.	.	21	695	1,056	1,080	2,039
409	149,442	157,250	219,965	303,871	327,468	363,663	166,049
055	188,989	187,642	365,729	618,963	313,505	366,774	119,604
	4,560	.	5,811	.	4,024	5,898	.
654	455,130	418,579	685,964	1,009,237	817,119	1,114,509	318,760
271	50,439	50,116	83,254	96,046	92,491	173,507	74,927
504	55,662	44,059	25,469	102,265	49,691	.	11
893	899,222	857,646	1,398,186	2,140,060	1,605,354	2,026,834	681,390
413	2,685,023	3,069,187	4,286,455	5,941,822	4,530,771	5,490,263	1,860,556
	.	.	.	.	.	.	.

Digitized by Google

Die Antheile am Gesammt-Verkehre stellen sich demnach wie folgt:

Beim Transport auf Dampfschiffen

	1841	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855
Preußen	63,4 %	62,8 %	60,5 %	56 %	49,8 %	57,1 %	65,6 %	63,3 %
Süddeutschland	36,6 %	37,2 %	39,5 %	44 %	50,2 %	42,9 %	34.4 %	36,7 %

Beim Transport auf Segelschiffen und Schleppkähnen

	1841	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855
Preußen	69,9 %	66,5 %	72,1 %	67,4 %	64 %	64,6 %	63,1 %	63,4 %
Süddeutschland	30,1 "	33,5 "	27,9 "	32,6 "	46 "	35,4 "	36,9 "	36,6 "

Wird darauf Rücksicht genommen, daß nach Seite 50 die durch die eigentliche Segelschifffahrt aus Holland angebrachten Waaren fast ohne Ausnahme für Preußen bestimmt gewesen, daß sonach die Waaren, welche nach dem Oberrheine gingen, in steigendem Verhältnisse der Schleppschifffahrt zugefallen sind, so erscheint die Lage der letzteren um so günstiger, als nicht blos größere Gütermassen, sondern diese auch auf längeren Transportstrecken befördert wurden. Im Jahre 1841 gingen auf Schiffen, welche durch Segel oder Pferde bewegt wurden, von Emmerich nach Mannheim [1]) 475,429 Ctr.; im Jahre 1849 bewegten Remorqueure über die gleiche Strecke eine Gütermenge von 561,231 Ctr., welche sich in 1853 auf 959,301 Ctr. und in 1854 auf 1,288,016 Ctr. steigerte. Auf Segelschiffen und Schleppkähnen wurden im Ganzen befördert

Nach Preußen	1849	1,785,801 Ctr.	1854	3,463,429 Ctr.	Mehr 94 %
Nach Süddeutschland	"	899,222 "	"	2,026,834 "	" 125,4 %

Nicht gleich günstig stellt sich der Güterverkehr der Personen-Dampfschifffahrt. Zwar war letztere auch bestrebt, den Gütertransport auf möglichst weiten Strecken an sich zu ziehen, und stiegen auch seit 1847 unausgesetzt die nach Süddeutschland unmittelbar dirigirten Waarenquantitäten, während sich gleichzeitig die für Preußen bestimmten Mengen verminderten; seit 1852 hat sich jedoch für Preußen wieder ein Plus, für Süddeutschland dagegen ein ungleich bedeutenderer Ausfall ergeben. Dieser Ausfall, welcher bezüglich der Frachteinnahme um so empfindlicher werden mußte, als derselbe vorzugsweise auf Sendungen nach Mannheim trifft, für welche die Frachtsätze um 50—90 Centimes p. Centner höher sind als auf der längsten Transportstrecke in Preußen

1) Nämlich nach Mannheim, Ludwigshafen, Heilbronn und anderen Orten oberhalb Mannheim.

Digitized by Google

(bis Coblenz) würde, soweit es sich dabei um den Einfluß irgend einer Konkurrenz handelt, lediglich auf diejenige der Dampfschleppschifffahrt zurückzuführen sein. Es geht dies schon im Allgemeinen aus dem umstehend gelieferten Nachweis hervor, daß sich gerade auf jener längsten Strecke der Güterverkehr zu Gunsten der Schleppkähne und Segelschiffe außerordentlich gesteigert hat. Noch mehr läßt dies aber die nachfolgende Darstellung des Verhältnisses erkennen, in welchem der Güterverkehr der Personen-Dampfschifffahrt zu dem durch Segelschiffe und Schleppkähne vermittelten Verkehre stand. Es wurden nämlich befördert:

	Im Verkehr mit Süddeutschland			Im Gesammt-Verkehr		
im Jahre.	auf Dampfschiffen. Ctr.	auf Segelschiffen u. Schleppkähnen. Ctr.	Verhältniß in ganzen Zahlen.	auf Dampfschiffen. Ctr.	auf Segelschiffen u. Schleppkähnen. Ctr.	Verhältniß in ganzen Zahlen.
1841	134,561	807,893	1 : 6	367,831	2,687,413	1 : 7
1842	128,861	991,857	1 : 8	350,308	3,030,951	1 : 9
1843	162,578	1,267,011	1 : 8	446,117	4,713,603	1 : 11
1844	234,865	1,075,916	1 : 5	325,513	3,358,149	1 : 10
1845	203,135	980,771	1 : 5	302,708	2,858,090	1 : 9
1846	115,441	1,559,858	1 : 14	453,376	5,270,066	1 : 12
1847	101,163	1,844,028	1 : 18	423,777	5,698,208	1 : 14
1848	124,051	761,766	1 : 6	369,218	2,559,341	1 : 7
1849	152,362	899,222	1 : 6	409,124	2,687,222	1 : 7
1850	155,675	857,646	1 : 6	393,901	3,069,187	1 : 8
1851	166,198	1,398,186	1 : 8	377,426	4,286,455	1 : 12
1852	205,026	2,140,060	1 : 10	408,749	5,941,822	1 : 15
1853	155,490	1,605,354	1 : 10	362,335	4,530,771	1 : 13
1854	129,826	2,026,834	1 : 16	377,289	5,490,263	1 : 15
II. Quart. 1855	38,773	679,851	1 : 18	105,542	1,860,556	1 : 18

Hiernach hat sich also einerseits der Antheil, welchen die Personen-Dampfschifffahrt an der Güterzufuhr aus Holland genommen, nicht blos beim Gesammtverkehre, sondern namentlich auch beim Verkehre nach dem Oberrheine in den letzten Jahren ansehnlich vermindert, indem dieser Antheil in $18^{48}/_{50}$ — $^1/_6$, in 1855 aber nur $^1/_{18}$ des den Segelschiffen und Schleppkähnen zugefallenen Transportquantums betrug. Andrerseits haben sich die auf Segelschiffen und Schleppkähnen (durch Remorqueure) nach dem Oberrheine beförderten Gütermengen

Digitized by Google

weit stärker gehoben, als der Gesammtverkehr [1]). Indem hierdurch die in der Denkschrift [2]) aufgestellte Behauptung, daß durch die Konkurrenz der französischen, nach der Schweiz führenden Eisenbahnen, die „Schlepp- und Segelschifffahrt des Rheines schon sehr erhebliche Verluste erlitten" habe, im Allgemeinen [3]) widerlegt wird, führt der Vergleich des Rückschrittes auf der einen und der unverhältnißmäßigen Steigerung auf der andern Seite in der natürlichsten Weise zu der Folgerung, daß beide Erscheinungen in unmittelbarem Zusammenhange stehen, daß also die Konkurrenz nicht erst in Frankreich oder sonst wo im Auslande, sondern zunächst auf dem Rheine selbst zu suchen und solche denn auch an den Erfolgen der Dampfschleppschifffahrt deutlich genug zu erkennen ist.

Die seit Jahren erfolgten amtlichen Anschreibungen gestatten es, hierfür noch ganz spezielle Beweise zu erbringen. Der Verkehr der einzelnen Personen-Dampfschifffahrts-Gesellschaften gestaltete sich nämlich wie folgt: (Siehe Anlage 1.)

Ueber den Verkehr der Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaften können dagegen folgende nähere Angaben geliefert werden: (Siehe Anlage 2.)

Aus diesen Uebersichten ergiebt sich zunächst, daß die Gesammtresultate des Güterverkehrs auf Personen-Dampfschiffen in der Bergfahrt über Emmerich fast ausschließlich von dem Antheile abhingen, den die Rotterdamer Gesellschaft an diesem Verkehre nahm, da sie zu allen Zeiten mehr Güter aus Holland anbrachte, als alle übrigen Gesellschaften zusammengenommen. Wenn nun nach der Uebersicht Seite 57 der Güterverkehr auf Personen-Dampfschiffen in den letzten Jahren erheblich abnahm, so trifft dies lediglich auf die Rotterdamer Gesellschaft, da — mit Ausnahme der Kölner Gesellschaft, welche in den Jahren 1852 und 1853, den geringfügigen Ausfall von 1186 resp. 1345 Ctr. nachzuweisen hatte — bei allen übrigen Gesell-

---

1) Das Steigerungs-Verhältniß ergiebt sich, in einfachen Zahlen ausgedrückt, annähernd wie folgt:

	1850	1851	1852	1853	1854
Im Verkehre nach dem Oberrhein	10	17	25	19	24
Im Gesammtverkehre	10	14	19	15	18

2) Seite 12 der Denkschrift.

3) Von der Konkurrenz der französischen Handelsstraßen ist in einem besonderen Abschnitte ausführlich die Rede.

Digitized by Google

Anlage 1. zu Seite 58.

Lauf. Nr.	Bezeich der Dampf Gesellsc	ung tr.	1850. Fahrten	1850. Ladung Ctr.	1851. Fahrten	1851. Ladung Ctr.	1852. Fahrten	1852. Ladung Ctr.	1853. Fahrten	1853. Ladung Ctr.	1854. Fahrten	1854. Ladung Ctr.
1.	Rotterdamer	3459	274	263775	299	252047	302	283774	323	223462	315	166008
2.	Rhein-Yssel	8450	114	57761	90	41375	83	44182	71	46646	86	56405
3.	Düsseldorfer	7606	163	58249	153	65674	179	66252	229	70478	258	91115
4.	Kölner	7579	278	14116	285	14888	297	13702	312	12357	308	17942
5.	Schiedamer	.	.	.	.	.	.	.	130	9392	249	15451
6.	Würzburger	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	550
7.	Zufällige Ab	130	.	.	.	.	.	.	3	.	1	.
		7224	829	393901	827	373984	861	407910	1068	362335	1219	347471
1.	Rotterdamer	0360	272	114421	299	134376	304	132505	323	165169	312	120767
2.	Rhein-Yssel	0556	115	61158	90	52714	83	53627	71	46311	86	64989
3.	Düsseldorfer	2055	168	42027	152	44820	179	43520	227	45624	261	55508
4.	Kölner	7241	277	16305	286	20502	297	21671	310	32995	308	25185
5.	Schiedamer	.	.	.	.	.	.	.	130	1443	249	3433
6.	Würzburger	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	1120
7.	Zufällige Ab	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
		0212	832	233911	827	252412	863	251323	1061	291542	1218	271002
1.	Kölner Gesel	7107	1247	121624	1387	146932	1480	168772	1284	140615	1061	131266
2.	Düsseldorfer	4420	798	116771	862	112474	1081	126768	898	110778	823	124582
3.	Rotterdamer	8556	277	243688	302	255184	298	303310	338	249424	389	227769
4.	Würzburger	.	.	.	.	.	80	30786	100	44664	154	65283
5.	Lokalbote	.	.	.	.	.	1673	.	5060	67	5301	281
6.	Frankfurter	.	.	.	.	.	.	.	1	516	130	12973
7.	Zufällige Ab	.	.	.	.	.	.	.	2	22	1	318
		0083	2322	482083	2551	514590	4612	629636	7683	546086	7859	562472
1.	Kölner Gesel	1243	1246	108489	1387	117402	1478	129496	1285	107672	1058	99529
2.	Düsseldorfer	9728	798	143236	861	154951	1079	146483	898	125596	823	124347
3.	Rotterdamer	2428	276	147458	301	158438	300	149247	338	178541	388	156579
4.	Würzburger	.	.	.	.	.	80	14002	99	28758	154	41336
5.	Lokalbote	.	.	.	.	.	1673	.	5060	.	5301	.
6.	Frankfurter	.	.	.	.	.	.	.	1	.	130	11244
7.	Zufällige Ab	.	.	.	.	.	.	.	4	.	1	.
		3399	2320	399183	2549	430791	4610	439228	7685	440567	7855	433035

Digitized by Google

Digitized by Google

Laufende Nr.	Stg.	1851. Fahrten.	1851. geschleppte Schiffe.	1851. Ladung. Ctr.	1852. Fahrten.	1852. geschleppte Schiffe.	1852. Ladung. Ctr.	1853. Fahrten.	1853. geschleppte Schiffe.	1853. Ladung. Ctr.	1854. Fahrten.	1854. geschleppte Schiffe.	1854. Ladung. Ctr.
1.	Rotterd	12	33	80919	21	85	232764	50	238	547205	78	336	872062
2.	Kölner	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3.	Kölner	75	159	716351	92	218	1046886	88	168	783929	55	213	839686
4.	Mainz	32	69	239610	34	81	372968	33	67	290902	36	97	434763
5.	Ludwig	26	86	298785	31	105	442828	26	71	260367	31	82	316229
6.	Mannh	48	94	374639	57	116	484658	44	108	401183	50	135	493182
7.	Frankf	74	223	746813	55	174	619125	45	168	561378	53	157	555943
8.	Düssel	54	187	497509	62	244	734508	41	183	504926	60	272	685109
9.	Dortre	19	91	218046	47	258	737949	31	189	479969	34	188	450051
10.	Ruhror	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11.	Remor	1	1	.	2	14	28545	1	9	.	1	2	6620
12.	b	2	10	21784	6	38	145774	.	.	.	1	5	19711
13.	Amster	.	.	.	6	6	29741	4	7	23029	.	.	.
14.	Heilbro	.	.	.	.	.	.	17	27	69430	14	18	63821
15.	Mülhei	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	6	22372
	Auf Re	.	.	3442	.	.	839	.	.	.	.	.	.
	34	343	953	3197898	413	1339	4876585	380	1235	3922318	417	1511	4759549
1.	Rotterd	10	13	21065	21	24	17166	50	32	19012	77	39	76679
2.	Kölner	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3.	Kölner 26	77	153	479143	91	165	439155	88	148	609155	55	184	705143
4.	Mainz 12	32	53	58908	34	87	77342	35	61	82635	36	77	110436
5.	Ludwig 7	27	48	86297	31	49	98589	27	37	103164	31	36	100497
6.	Mannh 0	48	52	83167	57	82	118888	45	63	210037	51	60	192019
7.	Frankf 9	73	95	230378	55	138	282145	45	111	201507	54	126	265883
8.	Düssel 4	54	94	221960	62	107	55176	41	100	58287	61	92	150174
9.	Dortre 6	18	2	.	47	.	.	31	.	.	34	.	.
10	Ruhror	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
11.	Remor	1	3	10906	2	.	.	1	.	.	1	.	.
12.	b	2	.	.	6	5	.	.	.	.	1	.	.
13.	Amster	.	.	.	6	.	.	4	3	.	.	.	.
14.	Heilbro	.	.	.	.	.	.	17	7	14001	14	12	26575
15	Mülhei	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.
	Auf Re 28	.	.	5942	.	.	570	.	.	1791	.	.	221
	172	342	513	1197766	412	657	1089031	384	562	1299589	417	626	1627627

Digitized by Google

1849.		1850.			1851.			1852.			1853.			1854.		
Schiffe.	Ladung. Ctr.	Fahrten.	geschleppte Schiffe.	Ladung. Ctr.	Fahrten.	geschleppte Schiffe.	Ladung. Ctr.	Fahrten.	geschleppte Schiffe.	Ladung. Ctr.	Fahrten.	geschleppte Schiffe.	Ladung. Ctr.	Fahrten.	geschleppte Schiffe.	Ladung. Ctr.
2	6106	.	.	.	9	12	30577	15	33	109650	18	45	144780	47	107	312700
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	224837	33	77	240841	36	70	275150	39	89	408425	29	70	309065	39	97	440188
5	287934	49	99	373696	63	130	460184	70	135	586243	52	103	422810	65	134	550489
8	508132	57	155	567777	23	51	174773	36	149	502909	34	130	482218	35	154	590072
7	247836	33	121	317445	46	150	587493	39	124	506897	43	122	451462	56	121	482757
4	421324	49	266	521335	85	323	792282	65	188	595309	72	166	513499	72	167	448783
5	1166218	96	382	1599750	76	304	1291137	112	434	1803608	96	400	1585908	133	578	2313034
2	220367	46	113	327834	79	163	535217	85	205	830257	74	176	685471	79	144	509636
1	968863	137	323	944124	133	335	1105073	165	548	1814060	134	426	1370186	145	526	1717308
1	137597	23	95	304129	23	70	244609	21	60	214910	27	70	254581	47	122	336164
5	187970	19	96	324163	16	73	276225	10	50	185582	1	4	16595	9	18	103907
.	.	.	.	.	.	.	.	3	10	37681	4	8	20895	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	16	21	55134	15	19	66503
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19	35	51423
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	50	156	568249
.	1135	.	.	729	.	.	6556	.	.	3210	.	.	440	.	.	.
31	4378319	542	1727	5521823	589	1681	5779276	660	2025	7598741	600	1741	6313044	811	2378	8491213
	.	.	.	.	10	2	3692	15	24	22135	18	24	18691	47	17	18113
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	153581	33	54	246373	36	52	94919	40	87	76388	29	57	77869	38	77	220558
1	81743	48	40	101429	62	54	95101	67	93	120662	54	60	147781	64	63	147279
6	18568	57	32	2600	23	24	4700	35	18	5510	35	18	1261	35	14	5164
1	71997	33	26	116591	47	58	82765	38	41	56905	44	35	67481	54	34	62102
0	36404	50	27	141789	83	23	100710	66	6	.	72	16	.	72	17	43834
7	32829	97	176	18062	75	75	27177	111	111	203	97	88	10205	132	36	.
2	127849	46	74	281417	80	52	127709	85	129	136656	74	88	112944	78	97	163954
5	9103	138	13	14964	133	9	11044	165	30	6081	134	9	3270	144	8	4248
4	6131	22	11	13780	23	3	626	21	7	4525	27	3	362	47	2	3587
.	.	19	2	4743	15	.	.	10	1	.	1	.	.	9	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	3	4	.	4	4	1502	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	17	6	13658	15	9	24212
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	19	25	9307
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	50	5	4184
.	4283	.	.	5387	.	.	11665	.	.	797	.	.	2344	.	.	.
54	542488	543	455	947135	587	352	560108	656	551	429862	606	408	457368	804	404	706542

Digitized by Google

schaften seit 1851 eine unausgesetzte Verkehrs-Steigerung auftritt [1]). Der Ausfall für die Rotterdamer **Personen-Dampfboote** und damit beim Gesammtverkehre ist aber erst von da ab dauernd geworden, wo die Rotterdamer **Schleppkähne** an der Güterzufuhr aus Holland sich betheiligten, nämlich, wie Anlage 2 zu S. 58 in den Abschnitten I. und III. bei Pos. 1. ergiebt, seit 1851. Jener Ausfall hat aber auch in demselben Maße an Umfang gewonnen, als nach III. Pos. 1. jener Anlage die Transporte auf Rotterdamer **Schleppkähnen** nach dem Oberrhein sich steigerten.

Es ist daher auch nicht zu bezweifeln, daß der Verkehr auf Rotterdamer **Personenbooten** sich vorzugsweise nur deshalb vermindert hat, weil ein Theil der sonst ihnen zugefallenen Gütermenge auf die Rotterdamer **Schleppkähne** übergegangen ist, wobei dann gleichzeitig die interessante und für die weiter unten folgenden Erörterungen wichtige Thatsache hervorzuheben bleibt, daß diese, den Verkehr der Rotterdamer Personenboote und in Folge davon den Gesammtverkehr auf Dampfschiffen bleibend beeinträchtigende Konkurrenz erst seit 1851 also von dem Zeitpunkte ab sich gezeigt hat, wo die allgemeine Ermäßigung der Rheinzölle eingetreten ist.

Reducirt sich nach dem Vorstehenden der Ausfall auf eine Personen-Dampfschifffahrts-Gesellschaft und vermindert sich dadurch schon die Bedeutung jener Konkurrenz, so muß diese Bedeutung noch mehr schwinden, wenn man berücksichtigt, daß sich der Güterverkehr auf Dampfschiffen im Allgemeinen und auf Rotterdamer Dampfschiffen ins Besondere schwankender gezeigt hat, als jeder andere. Auch in den Jahren $184^6/_7$, welche doch für den gesammten Schifffahrtsverkehr außerordentlich günstig waren, reducirte sich nach Seite 57 der Antheil der Personen-Dampfschiffe an der Güterzufuhr nach dem Oberrheine auf $^1/_{14}$ resp. $^1/_{18}$, gegen $^1/_6$ in den Jahren $184^4/_5$. Auch in den Jahren $18^{39}/_{40}$, $184^4/_5$ verminderte sich das Transportquantum der Rotterdamer Dampfboote erheblich und zwar in stärkerem Maße, als dies $185^3/_4$ in Vergleich zu den Vorjahren der Fall war. Im Jahre 1853 waren überdies, wie schon Seite 19 erwähnt, die Stromverhältnisse im Allgemeinen und namentlich die des Oberrheines

1) Es giebt dies Veranlassung an die Seite 11 erwähnte Behauptung der Denkschrift zu erinnern.

Digitized by Google

für die größeren Rotterdamer Dampfboote entschieden ungünstig; im Herbste 1854 war ein Gleiches der Fall. Außerdem kam hinzu, daß die Rotterdamer Gesellschaft in dem letzteren Jahre, um der Konkurrenz der vereinigten Kölner und Düsseldorfer Gesellschaften zu begegnen, dem Personen-Transporte größere Aufmerksamkeit zuwandte und deshalb von den sonst vorzugsweise zum Güterverkehre bestimmten Booten nicht nur mehr Fahrten von Köln ab nach dem Oberrheine ausführen [1]), sondern auch eins dieser Boote Behufs der Passagier-Beförderung in den Monaten August und September fast ausschließlich zwischen Arnheim und Emmerich coursiren ließ.

Berücksichtigt man diese Umstände, so wird auf den Ausfall, welchen die Antheile der Personen-Dampfschifffahrt (Seite 57) nachweisen, wenig Gewicht zu legen sein; es wird das Seite 50 Gesagte auch dann aufrecht zu erhalten sein, wenn man nicht blos auf die Transportmengen, sondern auch auf die Transportstrecken Rücksicht nimmt, so daß sich das Gesammt-Resultat der bisherigen Erörterung der Konkurrenzfrage im Allgemeinen in folgender Weise darstellen läßt:

Die Dampfschleppschifffahrt vermittelt gegenwärtig den größeren Handelsverkehr in der Bergfahrt fast ausschließlich, aber auch bei dem Verkehre in der Thalfahrt erscheint sie als wesentlich betheiligt.

Die eigentliche Segelschifffahrt ist beim Verkehre zu Berg schon jetzt fast gänzlich beseitigt; beim Verkehre zu Thal, obgleich auch hier die Dampfschleppschifffahrt ihren Antheil an dem Gesammtverkehre schmälerte, hat sie jedoch durch die ungemeine Steigerung des Transportquantums bedeutend an Umfang gewonnen.

Die Personen-Dampfschifffahrt hat, der von ihr im Ganzen erzielten Steigerung des Transportquantums ungeachtet, so geringe Antheile an der gesammten Güterbewegung nachzuweisen, daß sie für den größeren Handelsverkehr ohne wesentliche Bedeutung [2]) ist.

---

1) Zu vergl. die Anlage 1 zu S. 58. Aus den Einnahme-Journalen der Rheinzollämter ergiebt sich überdies, daß die Rotterdamer Gesellschaft auch angefangen hat, Fahrten ohne Güterladung auszuführen.

2) Dies tritt besonders klar hervor, wenn man berücksichtigt, daß die Personen-Dampfschifffahrt beim Güterverkehre noch nicht einmal den Vergleich mit einzelnen s. g. Segelschiffern auszuhalten vermag. So wurden z. B. in 1854 durch einen Schiffseigenthümer, nämlich durch den Schiffer Kimpel von Caub in 5 Fahrten mit einem Schiffe von Holland nach dem Oberrheine an rheinzollpflichtigen Waaren befördert 22,604 Ctr., während die „Flotte" der Kölner Gesellschaft nach Anlage 1 zu Seite 58 in 308 Fahrten an

Digitized by Google

c. Von der Konkurrenz innerhalb der drei großen Transport-Gesellschaften auf dem Rheine und der gegenwärtigen Lage der Mitglieder derselben ins Besondere.

Nach der vorstehenden allgemeinen Erörterung der Konkurrenzfrage wird es mit weniger Schwierigkeiten verbunden sein, die Verhältnisse innerhalb der drei großen Transport-Gesellschaften auf dem Rheine richtig darzustellen.

aa. Von den sogenannten Segelschiffern.

Als die Convention vom 31. März 1831. das Umschlagsrecht von Köln und Mainz [1]) die Schiffergilden [2]) sowie die Regulirung der Frachtsätze durch die Verwaltungs-Behörden und die von letztern ausgeübte Beaufsichtigung der rechtzeitigen Waaren-Abfuhr [3]) beseitigte, verstanden es viele Schiffer nicht, von der ihnen gewährten Freiheit den rechten Gebrauch zu machen und war dies ins Besondere von nachtheiligen Folgen für diejenigen, welche sich den von der Konvention nur geduldeten [4]), jedoch freiwillig entstandenen Rangschifffahrts-Vereinen nicht anschlossen. Dieselben strömten nämlich, von der ihnen verliehenen Freiheit Gebrauch machend, in Ueberzahl den Orten zu, wo sie die lohnendsten Ladungen zu finden hofften. Viele sahen sich dort aber getäuscht; sie mußten entweder ungebührlich lange auf Komplettirung der Ladung warten oder oft leer abziehen, um an einem andern Orte ganz dasselbe durchzumachen. Es entstand eine maßlose Konkurrenz unter den Schiffern selbst, die Frachtpreise wurden herabgedrückt und die Frachtverträge um so mehr geschmälert, als diese Schiffer nie mit Bestimmtheit auf Rückfrachten rechnen konnten. Die Verhältnisse gestalteten sich für sie noch ungünstiger, als seit 1842 die geschlossene Phalanx der Schleppschifffahrt dieser Zerfahrenheit gegenübertrat. Nur wenige Schiffer erkannten damals die Lage der Sache, indem sie sich

---

rheinzollpflichtigen und rheinzollfreien Waaren nur 17,942 Ctr. aus Holland anbrachte.

1) Art. 43. der Konvent. v. 31. März 1831. u. Art. 3. der Konvent. v. 15. August 1804.

2) Art. 44. der Konvent. v. 31. März 1831. und Art. 14. der Konvent. v. 15. August 1804.

3) Art. 48. der Konvent. v. 31. März 1831. u. Art. 13. u. 18. der Konvent. v. 15. August 1804.

4) Art. 49. der Konvent. v. 31. März 1831.

Digitized by Google

den nach einander entstehenden Schleppschifffahrts-Gesellschaften anschlossen. Die Mehrzahl wies die ihnen gemachten Anerbietungen von der Hand und glaubte sogar durch Vermehrung und Erweiterung der Rangschifffahrts-Vereine, sowie durch Ermäßigung der Frachtpreise die neu entstandene Konkurrenz beseitigen zu können. Sie zwangen dadurch zwar die Schleppschifffahrts-Gesellschaften ungeheure Kapitalien auf Güterkähne und einen bedeutenden Theil der Frachteinnahmen auf Unterhaltung der letztern und Besoldung des Schiffspersonals zu verwenden, verschlimmerten jedoch zugleich ihre eigene Lage; denn daß die Unterdrückung der Konkurrenz nicht gelang, zeigte der Erfolg bald. Es zeigte sich aber auch, daß diejenigen Schiffer, welche sich der Schleppschifffahrt anschlossen, wie dies z. B. bei den Mannheimer Beurtschiffern der Fall war, sich in ungleich günstigeren Verhältnissen befanden, als die übrigen Schiffer.

Letztere gingen deshalb — nach noch einigen fruchtlosen Versuchen, die mit einem gewaltsamen Angriffe auf die Schleppzüge der Kölner Gesellschaft endeten — endlich in stets wachsender Menge auch dazu über, sich bei der Bergfahrt ebenfalls der Remorqueure zu bedienen und sich dadurch alle Vortheile der Dampfschleppschifffahrt zu eigen zu machen.

Wenn daher in dem Vorstehenden nachgewiesen ist, daß die eigentliche Segelschifffahrt beim größeren Handelsverkehre zu Berg als beseitigt anzusehen sei, so bezieht sich dies nur auf die kleine [1]) Zahl von Schiffern, welche auch jetzt noch ihre Fahrzeuge durch Segel oder Pferde bewegen lassen. Die übrigen sind beim Bergverkehre vollständig in die Schleppschifffahrt aufgegangen und vorzugsweise diesem Umstande ist es zuzuschreiben, daß die durch so viele Schiffer und Fahrzeuge verstärkte Schleppschifffahrt so überaus günstige Resultate nachzuweisen hat.

Zwischen den hölzernen Fahrzeugen der einzelnen Schiffer und den eisernen Transportschiffen der Schleppschifffahrts-Gesellschaften besteht gegenwärtig kein anderer Unterschied, als der des angewandten Schiffs-

1) In der zur Seite 46 beigebrachten besondern Uebersicht erscheint zwar bei Emmerich wie bei Coblenz in 1854 noch die bedeutende Anzahl von 3,019 resp. 3398 Schiffen, welche zu Berg durch Segel oder Pferde bewegt wurden; es muß jedoch berücksichtigt werden, daß dies vorzugsweise Schiffe sind, welche bei Emmerich Steinkohlen von der Ruhr und bei Coblenz Eisenerze und Braunstein von der Lahn aus thalwärts beförderten und demnächst leer zurückkehrten, wie dies auch für Emmerich namentlich aus dem Vergleiche der Schiffszahl mit der Ladung hervorgeht.

Digitized by Google

Baumaterials, denn beide Arten von Fahrzeugen sind ganz in derselben Weise mit Masten, Tau- und Segelwerk versehen [1]), beide sind sonach zur selbstständigen Fahrt mit Segeln befähigt [2]), beide werden jedoch in der Bergfahrt fast ausschließlich und meist in einem und demselben Zuge durch Remorqueure geschleppt.

Es ist daher auch gewiß nicht einmal dem Wortsinne nach richtig, die mit der Schleppschifffahrt beim Bergverkehre eins gewordenen Eigenthümer resp. Führer jener hölzernen Fahrzeuge noch immer und zwar ausschließlich als Segelschiffer zu bezeichnen und noch viel weniger erscheint es richtig, bezüglich dieser Schiffer von einer Konkurrenz der Schleppschifffahrt im Allgemeinen zu sprechen, mit der jene doch eins geworden sind, mag die Einigung nun auf Dauer oder für die einzelne Reise erfolgt sein. Eine solche Konkurrenz wäre die Konkurrenz des Gliedes, gegen den Körper, dem es angehört, — des Einzelnen gegen sich selbst.

Es ist deshalb in dem Vorstehenden auch stets nur von der eigentlichen Segelschifffahrt einerseits und von der gesammten Schleppschifffahrt andererseits die Rede gewesen, weil man sonst dahin gelangt wäre, im Allgemeinen denjenigen Theil der durch die Dampfschleppschifffahrt vermittelten Güterbewegung, welcher nicht auf die eigenen Transportschiffe der Gesellschaften trifft, und insbesondere selbst diejenigen Transporte für eigene Rechnung der Schleppschifffahrts-Gesellschaften, welche durch Schiffer bewirkt wurden, die sich mit ihren Fahrzeugen ganz in Lohn der Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaften begeben haben [3]), als Segelschifffahrt nachweisen zu müssen.

---

1) Die ersten eisernen Güterkähne waren allerdings mit Masten gar nicht versehen und deshalb für eine selbstständige Bewegung nicht eingerichtet, ein Uebelstand, der indeß bald erkannt und beseitigt wurde.

2) In einzelnen seltenen Fällen werden die Transportschiffe der Schleppschifffahrts-Gesellschaften auch wirklich durch Segel selbstständig bewegt.

3) So bewirkte z. B. die Niederrheinische (Düsseldorfer) Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft die Gütertransporte für eigne Rechnung

in 1851	mit	2	Remorqueuren,	12	Schleppkähnen,	38	Miethschiffen.
„ 1852	„	2	„	12	„	74	„
„ 1853	„	2	„	12	„	14	„
„ 1854	„	3	„	12	„	53	„

Diese Miethschiffe gehörten also zum Material der Gesellschaft, deren Remorqueure außerdem auf den verschiedenen Strecken des Mittel-, Nieder- und Oberrheines gegen Lohn noch schleppten:

Digitized by Google

Dem entsprechend wird daher auch in dem Nachfolgenden zwischen den Schiffsführern im Lohne der Schleppschifffahrts-Gesellschaften und den von ihnen geführten Ladungen einerseits, sowie zwischen den Einzelnschiffern und den ihnen zugekommenen Ladungen andererseits zu unterscheiden sein.

Die letztere Bezeichnung ist deshalb hier gewählt, weil jene nur für Rechnung der Schleppschifffahrts-Gesellschaften und nach den Anweisungen der Direktionen und Agenten derselben, diese aber zum alleinigen Vortheile und nach freiem Ermessen des Einzelnen (sei es nun des Schiffsführers oder des Rhebers) Ladungen annehmen und befördern.

Die so als Einzelnschiffer bezeichneten Individuen, mögen sie nun gleichzeitig Schiffsführer und Schiffs-Eigenthümer sein oder nicht, auf welchen Unterschied es nur bezüglich des Rekognitionsgeldes ankommt, bilden dann denjenigen Theil des Schifferstandes, welcher sich vor Errichtung der Dampfschleppschifffahrt Behufs Fortbewegung der Fahrzeuge ohne Ausnahme der Segel oder der Pferde bediente und deshalb den Namen Segelschiffer beigelegt erhielt. Dieser Theil des Schifferstandes umfaßt 2 Klassen, von denen die eine jene Art der Fortbewegung auch jetzt noch beibehalten hat, deren Mitglieder daher wirkliche Segelschiffer genannt werden können, während die andern (obwohl ihre Fahrzeuge von derselben Art, also Segelschiffe blieben) beim Bergverkehre vollständig, beim Thalverkehre theilweise zur Schleppschifffahrt übergegangen und ein integrirender Theil der letzteren geworden ist [1]).

Die bisherigen Erörterungen bezogen sich nur auf den Vergleich der wirklichen Segelschifffahrt mit der gesammten Schleppschifffahrt.

---

	zu Berg		zu Thal		Kohlenschiffe von Duisburg ꝛc.
	leere Schiffe	beladene Schiffe	leere Schiffe	beladene Schiffe	zu Berg
1851	22	80	22	10	122
1852	11	103	14	6	75
1853	37	119	10	4	127
1854	34	180	31	21	331

1) Diese Darstellung der Verhältnisse bestätigt die Rh.-Schiff.-Centr.-Komm. in dem Jahres-Berichte pro 1854, wo es Seite 5 heißt: „In Mannheim hat sich hinsichtlich der Rangfahrten Nichts geändert. Die dortige Niederländer Beurt zählt, wie im vorigen Jahre, 25 Schiffer mit 25 hölzernen Schiffen; sie bilden die Mannheimer Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft.“ A. a. O. Seite 22 heißt es ferner: „Der Zeitpunkt rückt immer näher, wo die Segelschifffahrt ohne Mitwirkung des Dampfes zu den Ausnahmen gehören wird.“

Digitized by Google

Sofern es aber darauf ankommt, zu untersuchen, in welchem Umfange sich die ganze Menge der ehemaligen Segelschiffer gegenwärtig am Gütertransporte betheiligt, müssen die oben erwähnten beiden Klassen der ehemaligen Segelschifffahrt gegenüber gestellt werden.

Dies hat auch die Statistik bereits anerkannt, indem jetzt die Ladungen, welche wirkliche Segelschiffer anbrachten, sodann diejenigen, welche auf die eigenen Fahrzeuge der Schleppschifffahrts-Gesellschaften treffen, endlich diejenigen Ladungen, welche auf anderen Fahrzeugen von den Schleppschifffahrts-Gesellschaften gegen Schlepplohn befördert wurden, besonders ersichtlich gemacht werden. Leider ist jedoch dies Anerkenntniß so spät erfolgt, daß erst pro 1854 und auch da nur von einigen Rheinzollämtern diese Anschreibungen bewirkt werden konnten. Es lassen sich daher hier nur folgende Angaben in Betracht ziehen:

Im Jahre 1854 wurden bei Emmerich zu Berg durch Schleppschifffahrts-Gesellschaften befördert	4,759,549 Ctr.
davon auf den eigenen Fahrzeugen derselben . .	2,317,891 "
bleiben für die gegen Schlepplohn beförderten Fahrzeuge	2,441,658 "
Durch Segel oder Pferde bewegte Schiffe beförderten	730,714 "
Summa für Einzelschiffer (ehemalige Segelschiffer) .	3,172,372 "
In dem günstigsten Jahre der Periode vor Errichtung einer selbstständigen Schleppschifffahrt, nämlich in 1841 förderten Segelschiffe	2,687,413 "
Mithin in 1854 Mehr 18,1 %	= 484,959 Ctr.

Zu Thal wurden in 1854 bei Emmerich von Schleppschifffahrts-Gesellschaften befördert . . . . . 1,627,627 Ctr.

davon auf eigenen Fahrzeugen	1,325,166 "
auf anderen Fahrzeugen gegen Schlepplohn	302,461 Ctr.
Auf Schiffen, welche durch Segel bewegt wurden. .	9,134,103 "
Summa für Einzelschiffer (ehemalige Segelschiffer) .	9,436,564 Ctr.
Im günstigsten Jahre der Periode 18$^{37}/_{41}$ nämlich 1838 trafen auf die Segelschifffahrt	5,966,709 "
Mithin 1854 Mehr 58,2 %	= 3,469,855 Ctr.

Beim Rheinzollamte Caub wurden befördert.

In der Bergfahrt:	
1854 Einzelnschiffer gegen Schlepplohn mit. . . .	5,268,495 Ctr.
wirkliche Segelschiffer mit	579,618 "
Summa Einzelnschiffer (ehemalige Segelschiffer) . .	5,848,113 Ctr.

Digitized by Google

Transport 5,848,113 Ctr. [1])

1842 [2]), also im günstigsten Jahre der Periode $18^{37}/_{42}$,
erreichte der Gesammt-Verkehr incl. der Transporte
auf Personen-Dampfschiffen . . . . . 3,647,697 "
Mithin 1854 für Einzelnschiffer Mehr 60,3 % = 2,200,416 Ctr.

In der Thalfahrt:

1854 Einzelnschiffer gegen Schlepplohn mit . . . 277,845 Ctr.
wirkliche Segelschiffer mit . . . . . 4,385,216 "
Summa Einzelnschiffer (ehemalige Segelschiffer) . . 4,663,061 Ctr.
1841, also im günstigsten Jahre der Periode $18^{37}/_{42}$,
erreichte der Gesammtverkehr . . . . . 2,797,800 Ctr.
Mithin für Einzelnschiffer Mehr 66,7 % = 1,865,261 Ctr.
Aus Holland gingen in 1841 nach Mannheim und
Ludwigshafen . . . . . 393,654 Ctr.
Davon treffen auf Ludwigshafen . . . . . 61,586 "
Bleiben für Mannheim . . . . . 332,068 Ctr.
In 1852 [3]) kamen auf Segelschiffen in Mannheim an 479,977 "
Gegen 1841 Mehr 44,5 % = 147,909 Ctr.
In 1853 [4]) trafen auf Segelschiffen in Mannheim ein 327,366 Ctr.
Gegen oben Weniger 1,4 % = 4,702 "

wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß in 1853 allein 13 mit 60,000 Ctr. beladene Schiffe der Mannheimer Dampfschleppschifffahrt d. h. nach Seite 64 — Segelschiffe ihre Bestimmung nach Mannheim nicht mehr erreichten und auswärts überwintern mußten. Außerdem kommt die Konkurrenz von Heilbronn in Betracht, die sehr bedeutend erscheint, denn es gingen in 1841 auf Segelschiffen nach Heilbronn 55,271 Ctr.
im II. Quartal 1855 . . . . . 74,927 "
In einem einzigen Vierteljahre Mehr 19,656 Ctr.

---

1) Nach dem Jahres-Berichte der Rh.-Sch.-Centr.-Komm. pro 1854 Seite 38 u. 39. Für Coblenz sind die erforderlichen Nachrichten nicht vorhanden. Es ist daher Caub gewählt, weil dort der Verkehr dem von Coblenz am nächsten steht.

2) Nach dem Jahres-Berichte der Rh.-Sch.-Centr.-Komm. pro 1842 Seite 18 wurden bei Caub im Ganzen abgefertigt:

	zu Berg	zu Thal		zu Berg	zu Thal
1837	2,226,381 Ctr.	1,410,200 Ctr.	1840	3,215,438 Ctr.	2,277,992 Ctr.
1838	?	1,563,143 "	1841	2,984,814 "	2,797,800 "
1839	2,779,755 "	1,919,427 "	1842	3,647,697 "	2,557,853 "

Die von Personen-Dampfschiffen beförderten Güter sind bei Caub nicht bekannt.

3) Nach dem Jahres-Berichte der Rh.-Sch.-Centr.-Komm. pro 1853 Seite 45.

4) Pro 1854 konnten Angaben nicht geliefert werden, da die betreffende Ueber-

Digitized by Google

Im II. Quartal 1855 gingen über Emmerich ein 1,967,426 Ctr.
Davon treffen auf Personen-Dampfschiffe 105,770 Ctr. = 5,4 %
auf Schleppkähne . . . . . 771,389 " = 39,2 %
" Segelschiffe . . . . . 1,090,267 " = 55,4 %
Letztere gegen Schleppkähne mehr 16,2 %
Im Jahre 1854 betrug der Gesammtverkehr . . . 5,867,552 Ctr.
Davon trafen auf Personen-Dampfschiffe. 377,289 Ctr. = 6,4 %
auf Schleppkähne . . . . . 2,317,891 " = 39,5 %
" Segelschiffe . . . . . 3,172,372 " = 54,1 %

Die ehemaligen Segelschiffer hatten also in 1855 gegen die übrigen einen Vorsprung von 1,3 % des Gesammtverkehres erreicht.

Im II. Quartal 1855 trafen auf	Schleppkähne,	Segelschiffe,	Verhältniß
im Gesammtverkehre	771,389 Ctr.	1,090,267 Ctr.	10:14
im Verkehre nach dem Oberrheine .	426,443 "	254,947 "	10: 6
im Verkehre auf der längsten Transportstrecke (bis Mannheim, Ludwigshafen, Heilbronn)	140,713 "	252,985 "	10:18
im Verkehre nach Preußen . . .	344,946 "	835,320 "	10:25

Was die Transportstrecken unterhalb Emmerich anbetrifft, so stellt sich nach der umstehend folgenden Uebersicht das Verhältniß wie folgt:

	Schleppkähne,	Segelschiffe,	Verhältniß
Strecke von Rotterdam bis Emmerich	607,268 Ctr.	588,252 Ctr.	10:10
" " Amsterdam " "	163,401 "	216,972 "	10:13

Auf allen übrigen Strecken (eine unerhebliche Einladung zu Vreeswyk von 720 Ctr. ausgenommen) sind die Schleppkähne gar nicht betheiligt. Daß die Segelschiffe beim Transport eines jeden, nach Menge und Werth nur irgend nennenswerthen Artikels benutzt werden, daß ihnen sogar für die längste Transportstrecke (bis Mannheim ꝛc.) viele der werthvolleren Waaren vorzugsweise anvertraut worden sind, läßt die nachfolgende, den Resultaten des II. Quartals 1855 entsprechende Zusammenstellung wohl genügend ersehen.

---

sicht in dem Jahres-Berichte der Rh.-Sch.-Centr.-Komm. pro 1854 S. 116 von denjenigen der Vorjahre materiell und formell so erheblich abweicht, daß ein Vergleich unmöglich wird.

Digitized by Google

Waarengattung.	Ueber Emmerich rheinwärts eingeführt									Von Emmerich rheinwärts weiter gesandt nach								
	aus Belgien		aus Holland			in Summa auf												
	von Antwerpen.	von Gent.	von Amsterdam.	von Rotterdam.	von anderen holländischen Häfen.	Segelschiffen.	Schleppkähnen	Niederländischen Dampfschiffen.	Köln-Düsseldorfer Dampfschiffen.	Preußischen Orten. [1])	Sachsen.	Nassau.	Großh. Hessen.	Frankfurt.	Baden.	Württemberg.	Bayern.	Thüringen.
Baumwolle, rohe	.	.	7,193	23,185	1,858	32,236	.	.	.	15,767	.	.	.	.	10,514	1,062	4,893	.
	.	.	3,751	58,749	.	.	62,500	.	.	19,760	.	.	6,374	2,922	32,128	.	1,316	.
	.	.	.	10,177	.	.	.	10,177	.	2,017	.	.	1,879	.	6,281	.	.	.
	.	.	.	267	1	.	.	.	268	268	.	.	.	.	.	.	.	.
Baumwollengarn	.	.	.	10,898	.	10,898	.	.	.	7,914	.	.	.	.	2,818	130	36	.
	.	.	12	19,504	.	.	19,516	.	.	13,281	.	.	861	4,016	630	.	728	.
	.	.	.	7,928	595	.	.	8,523	.	6,108	.	487	1,355	.	573	.	.	.
	.	.	.	15,055	.	.	.	.	15,055	15,055	.	.	.	.	.	.	.	.
Baumwollenwaaren	.	.	.	2,065	.	2,065	.	.	.	.	.	.	.	.	2,065	.	.	.
	.	.	.	3,434	.	.	3,434	.	.	.	.	.	.	451	2,732	.	251	.
	.	.	.	2,107	.	.	.	2,107	.	18	.	72	106	.	1,911	.	.	.
	.	.	.	57	2	.	.	.	59	45	.	.	2	.	12	.	.	.
Eisen, rohes	.	.	.	92,872	120,796	213,668	.	.	.	181,365	.	.	.	1,336	25,267	.	5,700	.
	.	.	.	46,799	.	.	46,799	.	.	818	.	.	5,742	7,703	17,767	.	14,769	.
	.	.	.	3	.	.	.	3	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.
Eisenbahnschienen	.	.	880	43,575	.	44,455	.	.	.	.	.	.	.	.	3,072	41,383	.	.
	.	.	.	72,942	.	.	72,942	.	.	.	.	2039	8,502	43,363	19,038	.	.	.
Eisenwaaren	.	.	132	2,018	.	2,150	.	.	.	169	.	.	.	.	1,981	.	.	.
	.	.	.	1,201	.	.	1,201	.	.	766	.	.	55	78	177	.	125	.
	.	.	.	493	161	.	.	654	.	382	.	13	99	.	160	.	.	.
	.	.	.	192	14	.	.	.	206	206	.	.	.	.	.	.	.	.
Farbholz	9681	.	2,400	18,821	904	31,806	.	.	.	21,058	.	.	.	.	6,195	4,553	.	.
	.	.	4,936	10,010	.	.	15,946	.	.	6,225	.	.	3,821	2,222	1,484	2,194	.	.
	.	.	.	96	15	.	.	111	.	20	.	.	24	.	67	.	.	.
	.	.	.	.	4	.	.	.	4	4	.	.	.	.	.	.	.	.
Getreide und Hülsenfrüchte	.	.	73,566	94,722	29,781	198,069	.	.	.	198,069	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	77,581	114,241	.	.	191,822	.	.	167,505	.	.	24,139	.	.	.	.	.

Digitized by Google

	.	.	.	55	16	.	.	.	71	65	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	7479	.	1,585	27,639	4,691	41,894	.	.	.	31,356	.	.	.	.	3,780	1,813	4,445	.
Harze aller Art	.	.	4,093	14,846	.	.	18,489	.	.	5,720	.	.	7,471	1,580	1,039	.	2,679	.
	.	.	.	353	13	.	.	366	.	73	.	3	252	.	38	.	.	.
	.	.	.	25	.	.	.	.	25	.	.	.	.	.	.	.	.	25
	.	.	49,601	56,669	457	106,727	.	.	.	47,825	.	.	.	.	45,852	13,442	108	.
Kaffee	.	.	45,408	48,559	.	.	93,967	.	.	31,365	.	.	15,797	41,296	3,082	.	2,527	.
	.	.	.	5,450	4,265	.	.	9,715	.	6 029	1	1260	1,985	.	384	.	.	56
	.	.	.	1,278	116	.	.	.	1,394	1,236	.	12	74	.	53	.	.	19
	638	.	1,095	2,621	13,028	17,382	.	.	.	15,280	.	.	.	.	1,961	107	34	.
Krapp u. Garancine.	.	.	552	2,320	.	.	2,872	.	.	2,327	.	.	171	238	136	.	.	.
	.	.	.	580	.	.	.	580	.	539	.	.	.	.	41	.	.	.
	.	.	.	19	.	.	.	.	19	19	.	.	.	.	.	.	.	.
	841	.	624	25,640	2,367	29,472	.	.	.	15,358	.	.	.	.	11,645	2,441	28	.
Oele, Fette aller Art	.	.	3,339	31,319	.	.	34,658	.	.	5,967	.	.	11,065	14,351	2,740	.	535	.
	.	.	.	2,639	2,508	.	.	5,147	.	2,406	.	1047	819	.	875	.	.	.
	.	.	.	135	7	.	.	.	142	135	.	7	.	.	.	.	.	.
	.	.	6,094	22,509	1,965	30,568	.	.	.	30,217	.	.	.	.	217	134	.	.
Sämereien	.	.	142	12,029	.	.	12,171	.	.	12,064	.	.	37	70	.	.	.	.
	.	.	.	970	26	.	.	996	.	915	.	49	2	.	30	.	.	.
	.	.	.	405	1	.	.	.	406	402	.	.	4	.	.	.	.	.
	.	.	1,856	6,589	2,415	10,860	.	.	.	4,785	.	.	.	.	6,026	33	16	.
Taback	.	.	6,561	14,506	720	.	21,787	.	.	14,646	.	.	931	5,724	68	.	418	.
	.	.	.	840	2,303	.	.	3,143	.	2,580	.	327	119	.	117	.	.	.
	.	.	.	655	1,851	.	.	.	2,506	729	.	5	1	.	1,759	.	.	12
Töpferwaaren	.	3708	.	.	1,342	5050	.	.	.	5,050	.	.	.	.	.	.	.	.
(Retorten)	.	.	733	3,855	.	4588	.	.	.	3,293	.	.	.	.	1091	204	.	.
Wein	.	.	799	4,967	.	.	5766	.	.	1,618	.	.	1227	2,460	157	.	304	.
	.	.	.	899	59	.	.	958	.	532	.	86	219	.	121	.	.	.
	.	.	.	275	45	.	.	.	320	228	.	3	49	.	40	.	.	.
Zucker, roher	.	.	41,040	2,205	1,235	44,480	.	.	.	39,959	.	.	.	.	4,521	.	.	.
	.	.	50,542	39,497	.	.	90,039	.	.	78,503	.	.	1171	5,135	609	.	4,621	.
Der Gesammt-Verkehr belief sich auf	23,631	7908	216,972	588,252	253,504	1,090,267	.	.	.	835,820	.	.	.	1,962	159,859	74,927	18,199	.
	.	.	163,401	607,268	720	.	771,389	.	.	344,946	.	2039	119,604	164,087	95,863	.	44,850	.
	.	.	.	54,827	13,616	.	.	68,443	.	32,610	34	4334	11,447	.	19,731	.	219	68
	.	.	.	32,367	4,960	.	.	.	37,327	34,227	2	135	488	21	2,040	358	.	56

1) Die Waaren, welche in Emmerich selbst verblieben, sind hierunter mit enthalten.

Digitized by Google

Wenn nun in dem Vorstehenden nachgewiesen worden ist, daß die ehemaligen Segelschiffer gegenwärtig Waarenmassen befördern, die weit größer sind, als in den günstigsten, an und für sich schon eine sehr erhebliche Verkehrssteigerung nachweisenden Jahren vor 1842 resp. 1843, Waarenmassen, die so erheblich gesteigert erscheinen, daß nach Seite 66 das beim Verkehre oberhalb Coblenz auftretende Plus schon dem Gesammtverkehre des Jahres 1837 in der Bergfahrt etwa gleich steht, und den Gesammtverkehr in der Thalfahrt pro 183⅞ bedeutend überschreitet, so daß — im Anschlusse an das Seite 52 Gesagte — der ganze Verkehr auf Schleppkähnen als neuer Erwerb für die Rheinschifffahrt bezeichnet werden könnte; wenn nachgewiesen ist, daß die ehemaligen Segelschiffer auch gegenwärtig am Transporte sämmtlicher wichtigeren Artikel wesentlich betheiligt sind; daß ihnen auch im Allgemeinen und ins Besondere auf den längsten Transportstrecken der Vorrang entschieden verblieben ist, so daß die auf einzelnen Strecken [1]) bestehenden ungünstigeren Verhältnisse hierdurch ihre Ausgleichung und Beseitigung finden:

so erscheint es gewiß unbedenklich, die Behauptung, die Segelschiffer befinden sich auch jetzt noch in einer sehr bedrängten Lage in ihrer Allgemeinheit als völlig unbegründet zu bezeichnen und anzunehmen, daß vielmehr die gegenwärtige Lage der (ehemaligen) Segelschiffer ungleich günstiger ist als in den besten Jahren vor 184²/₃, d. h. in den besten Jahren derjenigen Periode, wo von einer Konkurrenz der Dampfschleppschifffahrt und der Eisenbahnen noch gar keine Rede war.

bb. Von der Dampfschleppschifffahrt.

Was die Dampfschleppschifffahrt betrifft, so ist bereits (Seite 60) hervorgehoben, daß dieselbe den größeren Handelsverkehr in der Bergfahrt fast ausschließlich vermittelt und folgt daraus, daß ihr die Seite 9 und 24 nachgewiesene Steigerung dieses Verkehres vorzugsweise zu Gute gekommen, wie dies auch die Seite 46 dargestellten Resultate bestätigen. Es ist aber auch Seite 62 erwähnt, daß die günstigen Resultate der

---

1) Hierher gehört namentlich die zwischen Emmerich und Mainz resp. Frankfurt. Aus Holland fuhr nach beiden Orten zusammen im II. Quartal 1855 nur ein Segelschiffer, der überdies noch im Lohne der Frankfurter Schleppschifffahrts-Gesellschaft gestanden zu haben scheint.

Digitized by Google

Dampfschleppschifffahrt vorzugsweise der Verstärkung derselben durch die ehemaligen Segelschiffer zuzuschreiben sind und soll hierzu in dem Nachstehenden der nähere Nachweis geliefert und zugleich die Konkurrenz hervorgehoben werden, welche in Folge des Anschlusses der Segelschiffer innerhalb der Dampfschleppschifffahrt selbst entstanden ist. Das Verhältniß, in welchem die einzelnen Gesellschaften den Gütertransport einerseits auf eigenen Fahrzeugen, andererseits nur gegen Schlepplohn vermittelten, ist in der nachfolgenden Zusammenstellung [1]) ersichtlich gemacht:

Es wurden in 1854 befördert

	In der Bergfahrt				In der Thalfahrt			
	bei Emmerich		bei Caub		bei Emmerich		bei Caub	
	auf den eignen Schiffen. Ctr.	auf Segelschiffen gegen Schlepplohn. Ctr.	auf den eignen Schiffen. Ctr.	auf Segelschiffen gegen Schlepplohn. Ctr.	auf den eignen Schiffen. Ctr.	auf Segelschiffen gegen Schlepplohn. Ctr.	auf den eignen Schiffen. Ctr.	auf Segelschiffen gegen Schlepplohn. Ctr.
die Rotterdamer Gesellschaft	111,847	760,215	134,558	275,410	46,085	30,594	58,978	8,573
" Mainzer "	378,112	56,651	485,520	37,032	110,436	.	103,120	3,286
" Mannheimer "	.	493,182	.	621,913	.	192,019	.	107,829
Remorqueure von Stinnes zu Ruhrort	.	6,620	409,678	114,708	.	.	.	11,487
die Ludwigshafener Gesellsch.	166,817	149,412	285,168	372,120	59,474	41,023	75,666	34,074
" Kölner "	765,188	74,498	67,862	279,290	696,133	9,010	.	1,836
Remorqueure von Haniel zu Ruhrort	.	19,711	1,192,911	964,022	.	.	.	5,533
die Frankfurter Gesellschaft	532,456	23,487	518,044	27,292	265,883	.	94,894	9,921
" Ruhrorter "	.	.	.	1,559,133	.	.	.	46,816
" Düsseldorfer "	363,471	321,638	4,857	414,737	146,934	3,240	.	25,683
" Dortrechter "	.	450,051	3,810	39,591	.	.	.	.
" Heilbronner "	.	63,821	40,974	25,060	.	26,575	5,566	8,632
" Würzburger "	.	.	47,658	14,122	.	.	10,713	1,819
" Müllheimer "	.	22,372	.	524,065	.	.	.	12,356
" Main- u. Rhein-Dampfschifffahrt	.	.	200	.	.	.	30	.
Summa	2,317,891	2,441,658	3,191,240	5,268,495	1,324,945	302,461	348,967	277,845

1) Da für Coblenz nicht bekannt ist, welche Mengen auf den Verkehr für eigene Rechnung der Gesellschaften treffen, so werden die Angaben für Caub nach dem Jahres-Berichte der Rh.-Sch.-Centr.Komm. pro 1854 Seite 90 u. 91 geliefert.

Digitized by Google

Mit Ausnahme der unbedeutenden Main-Rhein-Dampfschifffahrts-Gesellschaft haben sich alle Gesellschaften an der Beförderung von Segelschiffen gegen Schlepplohn betheiligt und ergibt sich aus dem Umstande, daß mehrere Gesellschaften Gütertransporte für eigene Rechnung d. h. auf eignen Schiffen gar nicht bewirken, daß ihr ganzer Betrieb lediglich auf der Einigung mit den ehemaligen Segelschiffern beruht.

Andere Gesellschaften befördern zwar Güter auf eignen Schiffen, befassen sich jedoch vorzugsweise mit dem Transporte von Segelschiffen gegen Schlepplohn. Diesen eben gedachten Gesellschaften treten zum Vergleiche gegenüber diejenigen, welche vorzugsweise Transporte auf eignen Schiffen ausführen. Die erst erwähnten Gesellschaften sind im Verkehre bei Emmerich: die Mannheimer, die Dortrechter, die Heilbronner, die Ruhrorter und die Mülheimer Gesellschaft, welche nur Segelschiffe gegen Schlepplohn beförderten, sowie die Rotterdamer Gesellschaft, bei welcher dies vorzugsweise der Fall war.

Diesen treten in gleichem Verhältnisse, wie die Rotterdamer, im Verkehre über Coblenz resp. Caub hinaus, noch hinzu die Kölner und die Düsseldorfer Gesellschaft, welcher sich dann auch noch Haniel zu Ruhrort anschließt, der zu etwa gleichen Theilen auf Schleppkähnen und auf Segelschiffen Transporte und zwar fast nur von Steinkohlen ausführen ließ. Die gedachten Gesellschaften haben beim Bergverkehre, auf den es nach dem Seite 52 Gesagten hier ausschließlich ankommt, folgende Resultate geliefert:

Digitized by Google

	1849 Ctr.	1850 Ctr.	1851 Ctr.	1852 Ctr.	1853 Ctr.	1854 Ctr.
Bei Emmerich:						
Mannheimer Gesellschaft	275,712	256,630	374,639	484,658	401,183	493,182
Dortrechter "	170,719	216,056	218,046	737,949	479,969	450,051
Heilbronner "	.	.	.	.	69,430	63,821
Ruhrorter "	12,496	.	.	.	.	.
Mülheimer "	.	.	.	.	.	22,372
Rotterdamer "	10,216	.	80,919	232,764	547,205	872,062
Zusammen	469,143	472,686	673,604	1,455,371	1,497,787	1,901,488
Steigerung gegen 1849 in %	.	0,8 %	43,6 %	210,3 %	219,4 %	305,4 %
Das Gesammt-Resultat war	2,039,094	2,142,132	3,197,898	4,876,585	3,922,318	4,759,549
Steigerung gegen 1849 in %	.	5,1 %	56,8 %	139,2 %	92,4 %	133,4 %
Bleiben für die übrigen Gesellschaften	1,569,951	1,669,446	2,524,294	3,421,214	2,424,531	2,858,061
Steigerung gegen 1849 in %	.	6,3 %	60,8 %	118 %	54,4 %	82 %
Bei Coblenz:						
Mannheimer Gesellschaft	287,934	373,696	460,184	586,243	422,810	550,489
Dortrechter "	187,970	324,163	276,225	185,582	16,595	103,907
Heilbronner "	.	.	.	.	55,134	66,503
Ruhrorter "	968,863	944,124	1,105,073	1,814,060	1,370,186	1,717,308
Mülheimer "	.	.	.	.	.	568,249
Rotterdamer "	6,106	.	30,577	109,650	144,780	312,700
Kölner "	421,324	521,335	792,282	595,809	513,499	448,783
Düsseldorfer "	137,597	304,129	244,609	214,910	254,581	336,164
Haniel zu Ruhrort	1,166,218	1,599,750	1,291,137	1,803,608	1,585,908	2,313,034
Zusammen	3,176,012	4,067,197	4,200,087	5,309,362	4,363,493	6,417,137
Steigerung gegen 1849 in %	.	28,1 %	32,2 %	67,2 %	37,4 %	102,1 %
Das Gesammt-Resultat war	4,378,319	5,521,823	5,779,276	7,598,741	6,813,044	8,491,213
Steigerung gegen 1849 in %	.	23,8 %	32 %	73,6 %	44,2 %	94 %
Bleiben für die übrigen Gesellschaften	1,202,307	1,454,626	1,579,189	2,289,379	1,949,551	2,074,076
Steigerung gegen 1849 in %	.	21 %	31,4 %	90,4 %	62,2 %	72,5 %

Es hat sich sonach das Transportquantum der Gesellschaften, welche vorzugsweise Güter auf eignen Schiffen (Schleppkähnen) befördern, zwar gegen 1849 um 82 % bei Emmerich und um 72,5 %

Digitized by Google

bei Coblenz gehoben, die übrigen Gesellschaften, welche sich ausschließlich oder doch vorzugsweise mit der Beförderung von Segelschiffen gegen Schlepplohn befassen, weisen dagegen eine Steigerung von 305,4 % bei Emmerich und von 102,1 % bei Coblenz nach; — erstere sind in 1854 bei Emmerich um 563,153 Ctr., bei Coblenz um 215,303 Ctr. gegen das Jahr 1852 (das beste unter den Vorjahren) zurückgeblieben, bei letztern hat sich dagegen die Gütermenge für Emmerich um 446,117 Ctr., für Coblenz um 1,107,775 Ctr. gesteigert.

Hieraus ergibt sich, daß die Schleppschifffahrt die so günstigen Resultate des Gesammtverkehrs vorzugsweise dem Anschlusse der ehemaligen Segelschiffer zu verdanken hat, zugleich aber wird daraus auch ersichtlich, wie mächtig die Konkurrenz ist, die in Folge dieses Anschlusses innerhalb der Dampfschleppschifffahrt selbst sich gegen diejenigen Gesellschaften erhoben hat, die vorzugsweise für eigne Rechnung und auf eignen Schiffen Gütertransporte ausführen; — eine Konkurrenz, deren ferneres Vorschreiten der Umstand erwarten läßt, daß die Schleppkraft der Gesellschaften, welche sich ausschließlich oder vorzugsweise mit dem Transporte gegen Schlepplohn befassen, jetzt noch nicht dem Bedürfnisse entspricht [1]).

---

1) So sagt z. B. die Handelskammer zu Mülheim a. Ruhr in dem Jahresberichte pro 1854 Seite 6. „Die hier erst seit Kurzem bestehende Dampfschleppschifffahrt hat den davon gehegten Erwartungen auf das Vollkommenste entsprochen und einem Bedürfnisse abgeholfen, welches eine der wichtigsten Fragen für das Gedeihen der Kohlenschifffahrt in sich schloß. Von 4 Schleppschiffen, deren Anschaffung die hier konstituirte Gesellschaft beschlossen hatte, traten 3 derselben im Laufe des verflossenen Jahres in Dienst, und das 4te wird ehestens seine Thätigkeit beginnen können. Es erwies sich die Zahl obiger Schiffe indessen nicht ausreichend und ist ein 5tes Schleppschiff in Auftrag gegeben ꝛc.“ Sodann: „Außer ihren eigenen Schiffen wurde die Gesellschaft durch 2—3 Schleppschiffe anderer Gesellschaften unterstützt.“

„Ohne diese Einrichtung würden viele Segelschiffe nicht haben befördert werden können und die Schlepplohntarife zu einer Höhe geschroben sein, welche höchst nachtheilig auf die Schifffahrt eingewirkt hätte.“ Ebenso heißt es in dem Protokolle der General-Versammlung der Niederrheinischen Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft d. d. Düsseldorf, den 30. März 1854. „Mit dem Handelsstande der Städte Duisburg und Neuß sind wir verbunden geblieben und da Uerdingen inzwischen einen Packhof erlangte, mithin nicht mehr seine Beziehungen über hier zu machen in den Fall kommt, so wurde die Einrichtung getroffen, daß eine directe Beurt von Holland vermittelst kleiner Holzschiffe durch unsere Remorqueure bei ihren regelmäßigen Fahrten unterhalten werde;“ sodann: „Im Besitze dreier Remorqueure, von denen der neue und dritte vermöge seines stärkeren Baues und seiner größeren Kraft für den Mittelrhein besonders sich eignet, hat Ihre Verwaltung mit der zu Mülheim a. Ruhr errichteten Schleppschifffahrts-Gesellschaft einen gemeinsamen regelmäßigen Schleppdienst nach dem Oberrheine für zweckdienlich

Digitized by Google

cc. Von der Personen-Dampfschifffahrt.

Was den Güterverkehr auf Personen-Dampfschiffen betrifft, so ist von den Gesammt-Resultaten desselben bereits Seite 48, 50 und 60 die Rede gewesen und nachgewiesen, daß sich dieser Verkehr am Schlusse der Periode $18^{42}/_{54}$ im Ganzen ungleich günstiger gestaltet hat, als am Anfange derselben, wo doch die Konkurrenz am geringsten war; es ist ebenso Seite 57 u. f. gezeigt, daß, wenn sich der Güterverkehr auf Personen-Dampfschiffen nicht noch günstiger gestaltet hat, dies vorzugsweise der Konkurrenz der Dampfschleppschifffahrt zugeschrieben sei, wobei zugleich auch (Seite 59 u. f.) die Gründe angegeben wurden, nach welchen die Konkurrenz der Personenschifffahrt gegenüber an Bedeutung verliert. Hier wird es daher nur noch darauf ankommen, zu untersuchen, ob die Lage der einzelnen Personen-Dampfschifffahrts-Gesellschaften, und ins Besondere die der vereinigten Kölner und Düsseldorfer Gesellschaft, deren Verhältnisse in der Denkschrift speziell hervorgehoben sind, jener allgemeinen Darstellung entspricht. Zunächst scheint die Denkschrift die Behauptung (oben Seite 60), daß die Güterbewegung auf Personen-Dampfschiffen für den größeren Handelsverkehr ohne wesentliche Bedeutung sei, dadurch zu widerlegen, daß sie (auf Seite 14) allein für die Kölner und Düsseldorfer Gesellschaft an rheinzollpflichtigen Waaren das sehr bedeutende Transportquantum von 1,088,134 Ctr. nachweist. Diese Zahl bildet sich indeß nur dadurch,

---

erachtet und mit der benannten Gesellschaft einen desfallsigen Vertrag abgeschlossen. Wir sind dadurch in den Stand gesetzt, sowohl auf dem Niederrheine wie auf dem Oberrheine einen regelmäßigen Schleppdienst unterhalten zu können, so daß auch für den Oberrhein feste Engagements zum Kohlenschleppen geschlossen und die gegenseitigen Interessen beider Gesellschaften in wechselseitiger Unterstützung in Folge dieser Verbindung um so nachdrücklicher gefördert werden." Endlich heißt es in dem Protokolle derselben General-Versammlung d. d. Düsseldorf den 30. März 1855. "Der Anschluß an die Mülheimer Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft gemäß neuen Kontraktes und unsere Beziehungen zu Neuß und Uerdingen werden fortbestehen. Sodann haben wir noch andere Schleppverträge abgeschlossen und dadurch für ausreichende und unausgesetzte Beschäftigung der 3 Remorqueure der Gesellschaft einen möglichst sichern Gewähr zu verschaffen gesucht." — "Wenn die jetzige Lage unseres Unternehmens mit vollem Recht eine befriedigende zu nennen ist, so wird dennoch das bis jetzt schon zu einer gewissen Bedeutung herangewachsene Geschäft zugleich auch eine noch größere Haltbarkeit in sich zu gewinnen suchen müssen, da die zunehmende Konkurrenz der täglich neu auf den Rhein kommenden Remorqueure, die zu Beurten verbundenen und geschleppten Segelschiffe sowohl, als auch die ungewöhnlich hohe Steigerung der Kohlenpreise und folglich die sehr vermehrte Ausgabe dazu auffordern."

Digitized by Google

daß ein und dieselbe Gütermenge, welche verschiedene Rheinzollstellen passirte, mehrmals zum Ansatz gebracht und demnächst addirt ist. Wollte man in gleicher Weise beim Rheinverkehre überhaupt manipuliren, so ergäbe sich für letztern [1]) das ungeheure Transportquantum von 79,513,525 Ctr., mit welchem verglichen selbst jene Million als völlig unerheblich erscheint. Daß jene Zahl den Verkehr nicht richtig darstellt, macht sich überdies auch insofern bemerkbar, als nach den eigenen Angaben der vereinigten Direktionen auf allen Reisen zu Berg und zu Thal, an inländischen und ausländischen, rheinzollpflichtigen und rheinzollfreien Waaren auf sämmtlichen Strecken, also auch auf denjenigen, für welche bei den Rheinzoll-Aemtern Anschreibungen gar nicht stattfinden, nur 876,623 Centner [2]) herauszuaddiren sind.

Die Denkschrift hebt ferner [3]) hervor:

„Wie sodann der Transport octroipflichtiger, meist ausländischer, transitirender Waaren durch die Schiffe der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft seit Entstehung der neuen Eisenbahn-Konkurrenzen wesentlich abgenommen hat, dieses ist aus Folgendem ersichtlich:

Die Köln-Düsseldorfer Gesellschaft zahlte

	an Rekognition	an Rheinzoll
im Jahre 1848	14,939 Thlr.	57,625 Thlr.
" " 1849	15,733 "	60,925 "
" " 1850	15,966 "	54,542 "
" " 1851	16,180 "	49,682 "
" " 1852	19,276 "	42,348 "
" " 1853	16,365 "	42,544 "
" " 1854	15,750 "	31,090 "

Die beinahe gleiche Höhe der in den Jahren 1848—1854 erlegten Rekognitions-Gebühren beweist hinlänglich, daß die fraglichen Gesellschaften nicht eine geringere Zahl von Fahrten in 1854 als in 1848 zurückgelegt haben, während selbst bei voller Berücksichtigung der im Oktober 1851 eingetretenen Rheinzoll-Ermäßigung die Summe der gezahlten Rheinzölle darthut, daß der Verkehr mit octroizahlenden, also mit ausländischen transitirenden Artikeln seit 1849 von Jahr zu Jahr gesunken ist."

---

1) Nach dem Jahres-Berichte der Rh.-Sch.-Centr.-Komm. pro 1854 Seite 35.
2) Zu vergl. die desfallsige Zusammenstellung, welche weiter unten geliefert ist.
3) Seite 15 der Denkschrift.

Digitized by Google

Die in den Anlagen 1 b—d., 2 b—d., 3 a—c. der Denkschrift für das Jahr 1854 aufgestellten Berechnungen stimmen mit den obigen Zahlen annähernd überein [1]) und sind auch bis auf geringfügige Differenzen bei den Strecken von Coblenz-Caub, von Mannheim bis Mainz und bei den Passagier-Effekten — in sich richtig. Diese Berechnungen entsprechen zwar, wie sich bei der eben erwähnten Subdivision der Einnahme-Journale ergeben hat, namentlich in Betreff der Zergliederung nach den Tarifklassen und den einzelnen Erhebungsstrecken, keineswegs den wirklichen Abfertigungen, sondern sind eben nur Berechnungen, jedoch stimmen die Geldbeträge für die Preußische Strecke, bei welcher allein eine Prüfung vorgenommen werden konnte, im Ganzen mit den wirklich geleisteten Zahlungen soweit überein, daß von den Differenzen abgesehen werden kann [2]). Werden dem entsprechend die in

---

1) Es ist nämlich in der Denkschrift berechnet:
in Anlage 1d. an Rheinzoll für Waaren . . . . . 28,537 Thlr. 1 Sgr. 9 Pf.
" " 3a. " " " Passagier-Effekten 2,560 " 17 " 8 "
Summa an Rheinzoll 31,097 Thlr. 19 Sgr. 5 Pf.
" " 2d. " Rekognitions-Gebühren . . . . 15,733 " 13 " 10 "

2) Nach den Einnahme-Büchern pro 1854 wurden von der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft bei den Preußischen Rheinzollämtern verzollt:

1. Beim Rheinzollamte Emmerich

a. Bergfahrt	zur 1/20 Gebühr	zur 1/4 Gebühr	zur 1/1 Gebühr	Geldbetrag
Strecke von Emmerich bis Düsseldorf	— Ctr.	— Ctr.	156 Ctr.	29 Frs. 64 Cms.
" " " Coblenz	1,856 "	447 "	8,245 "	3,662 " 14 "
Summa	1,856 Ctr.	447 Ctr.	8,401 Ctr.	3,691 Frs. 78 Cms.
Die Denkschrift weist nach:				
Strecke von Emmerich bis Coblenz	1,112 "	562 "	8,588 "	3,844 " 46 "

b. Thalfahrt	zur 1/20 Gebühr	zur 1/4 Gebühr	zur 1/1 Gebühr	Geldbetrag
Strecke von Ruhrort bis Emmerich	— Ctr.	— Ctr.	145 Ctr.	12 Frs. 96 Cms.
" " Düsseldorf " "	— "	— "	10 "	1 " 26 "
" " Köln " "	— "	— "	4 "	— " 71 "
" " Coblenz " "	— "	21 "	8,231 "	2,347 " 15 "
Summa	— Ctr.	21 Ctr.	8,390 Ctr.	2,362 Frs. 08 Cms.
Die Denkschrift weist nach:				
Strecke von Coblenz bis Emmerich	— "	19 "	8,424 "	2,401 " 87 "
" " Köln " "	— "	— "	5 "	— " 93 "

2. Beim Rheinzollamte Coblenz in der Bergfahrt:

	zur 1/20 Gebühr	zur 1/4 Gebühr	zur 1/1 Gebühr	Geldbetrag
Strecke v. Emmerich b. Coblenz	420 Ctr.	873 Ctr.	33,969 Ctr.	14,747 Frs. 41 Cms.
" " Köln " "	— "	268 "	3,099 "	486 " 25 "
" " Coblenz " Caub	4,333 "	7,403 "	219,604 "	18,220 " 22 "
Die Denkschrift weist nach	zur 1/20 Gebühr	zur 1/4 Gebühr	zur 1/1 Gebühr	Geldbetrag
Strecke v. Emmerich b. Coblenz	405 Ctr.	905 Ctr.	34,028 Ctr.	14,778 Frs. 48 Cms.
" " Köln " "	— "	247 "	2,932 "	459 " 57 "
" " Coblenz " Caub	4,395 "	6,506 "	221,599 "	18,254 " 27 "

Digitized by Google

der Denkschrift für die Waarenmengen gelieferten Zahlen beibehalten und wird danach der Geldbetrag nach dem vor dem 1. Oktober 1851 gültigen Tarife berechnet, so stellt sich der Rheinzoll auf 174,243 Frs. 48 Cms.[1]) oder 46,464 Thlr. 27 Sgr. 10 Pf. oder abgerundet 46,465 Thlr., so daß dieser Betrag allerdings den für die Jahre $18^{46}/_{50}$ nachgewiesenen Beträgen — diese als richtig angenommen, — bei Weitem nicht gleichkommt. Sonach gewänne es den Anschein, als ob die oben angeführte Behauptung der Denkschrift durch Zahlen völlig klar und unwiderleglich erwiesen sei und dies umsomehr, als in dem Vorstehenden selbst (Seite 37) hat dargethan werden müssen, daß in Betreff der aus

---

1) Nach den Sätzen des Tarifs vom Jahre 1845 ergeben sich für die in der Denkschrift angesetzten Gewichtsmengen folgende Geldbeträge:

Waaren zur ganzen Gebühr

Bergfahrt

Strecke v. Emmerich — Coblenz .	8,588 Ctr.	à	85,63 Cms.	=	7,353 Fr.	90 Cms.
" " dito.	34,028 "	à		=	29,138 "	18 "
" " Köln — Coblenz	2,932 "	à	30,09 "	=	882 "	24 "
" " Coblenz — Caub . . .	221,599 "	à	14,11 "	=	31,267 "	62 "
" " Caub — Mainz	220,280 "	à	15,03 "	=	33,108 "	08 "
" " Mainz — Mannheim .	32,536 "	à	27,42 "	=	8,921 "	38 "
" " Mannheim — Neuburg	3,418 "	à	35,36 "	=	1,208 "	60 "
" " Neuburg — Strasburg	5,927 "	à	70 "	=	41 "	49 "
					111,921 Fr.	49 Cms.

Thalfahrt

Strecke v. Neuburg — Mannheim	35,026 Ctr.	à	23,51 Cms.	=	823 Fr.	32 Cms.
" " Mannheim — Mainz .	63,387 "	à	15,11 "	=	9,571 "	43 "
" " " "	25,032 "	à	18,24 "	=	4,565 "	83 "
" " Mainz — Caub	123,132 "	à	5,00 "	=	6,156 "	60 "
" " " "	31,967 "	à	10,00 "	=	3,196 "	70 "
" " Caub — Coblenz . . .	188,127 "	à	9,39 "	=	17,665 "	12 "
" " Coblenz — Emmerich .	8,424 "	à	56,95 "	=	4,797 "	47 "
" " Köln — Emmerich . .	5 "	à	36,93 "	=	1 "	85 "
					46,778 Fr.	32 Cms.

Passagier-Effekten zur ganzen Gebühr

Bergfahrt

Strecke v. Mainz — Mannheim .	11,505 Ctr.	à	27,42 Cms.	=	3,154 Fr.	67 Cms.
" " Caub — Mainz	21,765 "	à	15,03 "	=	3,271 "	28 "
					6,425 Fr.	95 Cms.

Thalfahrt

Strecke v. Mannheim — Mainz .	766 Ctr.	à	15,10 Cms.	=	1,734 Fr.	99 Cms.
" " Mainz — Caub	21,840 "	à	10,00 "	=	2,184 "	00 "
" " Caub — Coblenz . . .	21,795 "	à	9,39 "	=	2,046 "	55 "
					5,965 Fr.	54 Cms.
Hierzu wie in der Denkschrift Anlage 1d. zur			$^1/_{20}$ Gebühr		175 "	35 "
"			$^1/_4$ "		2,976 "	83 "
				gibt im Ganzen	174,243 Fr.	48 Cms.

Digitized by Google

Holland kommenden Waaren der Preußische Speditionsverkehr nach dem Oberrheine als vernichtet anzusehen sei.

Und doch enthält eben jene Stelle der Denkschrift nur Behauptungen, die völlig unbegründet sind, durch welche, sowie durch die Art der Darstellung, aber alle diejenigen irregeführt werden konnten, die nicht in der Lage waren, auf den komplicirten Verkehr und das Abfertigungs-Verfahren bei den Rheinzollämtern in allen Einzelnheiten einzugehen. Was aber jedem, der sich mit Prüfung der Denkschrift befaßte, auch ohne jene Kenntniß des Details sogleich einleuchten mußte, ist der Umstand, daß aus den im Ganzen gezahlten Rheinzollbeträgen auf das Transportquantum nur dann mit Sicherheit geschlossen werden kann, wenn in dem einen, wie in dem andern Jahre das Verhältniß der Gewichtsmengen sowohl für die einzelnen Transportstrecken, wie innerhalb der Klassen des Rheinzolltarifes unverändert blieb.

Träfen beispielweise in jedem Jahre von der Gesammtsumme des Verkehres in der Bergfahrt, wie sie die Denkschrift in den Anlagen 1 b—d darstellt, auf die Strecken von Emmerich bis Coblenz . . . 8,5 %
= Köln bis Coblenz . . . . 0,8 =
= Coblenz bis Caub . . . . 37 =
= Caub bis Mainz . . . . . 42,4 =
= Mainz bis Mannheim . . . 7,2 =
= Mannheim bis Neuburg . . 1,1 =
= Neuburg bis Strasburg . . 3 =

träfen ebenso in jedem Jahre und für jede Strecke
auf Güter zur $^1/_{20}$ Gebühr . . . . . 1,5 %
= = = $^1/_4$ = ... 8,5 =
= = = $^1/_1$ = ... 90 =

dann könnte allerdings aus den in jedem Jahre gezahlten Rheinzollbeträgen unmittelbar die beförderte Waarenmenge abgeleitet werden. Sofern sich aber irgend eins dieser Verhältnisse abänderte, beseitigte sich die Möglichkeit einer solchen Ableitung.

Wären in dem einen Jahre befördert zur $^1/_1$ Gebühr
17,776 Ctr. von Mainz bis Mannheim; Rheinzoll 3,110 Fr. 80 Cms. und
3,418 = = = = Neuburg; = 1,202 = 46 =
21,194 Ctr. [1]) 4,313 Fr. 26 Cms.

1) Nach Anlage 1 b. der Denkschrift.

Digitized by Google

und gingen in dem nächsten Jahre
21,194 Ctr. von Mainz nur bis Mannheim (Rheinzoll 3,708 Fr. 95 Cms.) so wäre das Transportquantum genau dasselbe geblieben, und doch hätte sich der Rheinzoll um den ganzen Betrag für die Strecke von Mannheim bis Neuburg, d. h. um 604 Fr. 31 Cms. oder ca. 14 % vermindert.

Eine solche Aenderung des Verhältnisses der auf den einzelnen Transportstrecken beförderten Gütermengen, die an und für sich schon durch die Natur des Verkehrs überhaupt bedingt wird, ist aber ins Besondere für die Kölner Gesellschaft dadurch herbeigeführt, daß dieselbe vom 15. Septbr. 1854 ab, also in derjenigen Zeit, wo die Rheinzoll-Zahlungen sehr bedeutend waren [1]), die Fahrten über Mannheim hinaus nach Strasburg aufgegeben hat. Dadurch ist für die gedachte Strecke der Rheinzoll (zur 1/1 Gebühr = 18,03 Cms. bei der Bergfahrt und 11,99 Cms. bei der Thalfahrt — soweit es sich um Transitgut handelt — also ca. 1/6 des für die ganze Strecke zwischen Emmerich und Strasburg per Centner fälligen Betrages) für nicht unerhebliche [2]) Gewichtsmengen beseitigt und die Summe dieses Rheinzolles selbst für den Fall vermindert, daß sich der Güterverkehr der gedachten Gesellschaft auf anderen kürzeren Strecken um entsprechende Mengen gehoben und dadurch das Transportquantum im Ganzen unverändert erhalten hat, wobei — im Vergleich zu den früheren Jahren — noch überdies in Anrechnung zu bringen wäre, daß für die Strecken oberhalb Mannheim der Rheinzoll inzwischen auf die Hälfte ermäßigt ist, der Ausfall in Folge Einstellung der Fahrten nach und von Strasburg sich sonach verdoppelt, da die nicht mehr in Ansatz gebrachten Gewichtsmengen bei der oben (Seite 78 Anmerkung 1) aufgestellten Berechnung nicht berücksichtigt werden konnten.

Würden hiernach schon die in der Denkschrift angesetzten Zahlen eine Abänderung erleiden, so ist dies ferner der Fall, wenn man die den verschiedenen Klassen des Rheinzolltarifes angehörenden Gegenstände in Betracht zieht. Denn es ist in der Periode $18^{48}/_{54}$ auf welche sich

---

1) Es kamen z. B. für die Strecke von Coblenz bis Caub auf
im I. Quartal 1854 45,350 Frcs. im III. Quartal 1854 84,447 Frcs.
„ II. „ „ 85,943 „ „ IV. „ „ 83,081 „

2) Nach Anlage 1 b. der Denkschrift wurden in der Zeit vom 1. Januar bis 15. Septbr. 1854 8545 Ctr. für die Strecke von Mannheim bis Neuburg, 9,336 Ctr. für die Strecke von Neuburg bis Strasburg und 4,284 Ctr. für die Strecke von Neuburg bis Mannheim verzollt.

Digitized by Google

die Denkschrift beruft, der Rheinzoll für Weberkarden, Schwefel, Kreuzbeeren, Quercitron, Aloe, Galläpfel, Safflor, Sumach, Farbhölzer in Blöcken, Weinstein und Salpeter auf $^1/_4$, für Krapp, Garancine und Häringe auf $^1/_{20}$ des conventionsmäßigen vollen Betrages herabgesetzt. In wie weit die Kölner und die Düsseldorfer Gesellschaft am Transport dieser, meist in bedeutenden [1]) Gewichtsmengen vorkommenden Artikel (mit Ausnahme des Schwefels) betheiligt war, ist zwar nicht bekannt, jedoch läßt sich wenigstens für die der $^1/_{20}$ Gebühr zugewiesenen Artikel darthun, daß diese Betheiligung keineswegs unerheblich gewesen ist. Es wurden nämlich von den gedachten Gesellschaften allein bei der Versendung im freien Verkehre als notorisch außerdeutsch zur $^1/_{20}$ Gebühr verzollt:

beim Rheinzollamte Emmerich . .	1,380 Ctr.
" " Coblenz. . .	421 "
	1801 Ctr.

Diese Versendungen betrafen aber nur Krapp, Garancine und Häringe. Es würden also — ein gleiches Transportquantum vorausgesetzt — vor 1851 an Rheinzoll zur $^1/_1$ Gebühr zu zahlen gewesen sein: für

1801 Ctr. Strecke v. Emmerich—Coblenz à 85,63 Cms.	=	1,542 Fr.	20 Cms.
1801 " " " Coblenz—Caub à 14,11 "	=	254 "	12 "
		1,796 "	32 "
gezahlt wurden zur $^1/_{20}$ Gebühr in 1854		89 "	87 "
	Weniger	1,706 "	45 "

Allein für diese speziell erwähnten Artikel würden daher der in der Denkschrift pro 1854 angesetzten Rheinzollsumme 455 Thlr. zuzusetzen sein. Außer den vorerwähnten Verhältnissen bezüglich der Transportstrecken und der Klassifikation der Waaren nach dem Rheinzolltarife kommen aber noch andere in Betracht, die lediglich aus der Art der Abfertigung hervorgehen.

---

1) Es passirten z. B. 1854 bei Coblenz in der Bergfahrt:

Weberkarden	33 Ctr.
Schwefel	123,112 "
Kreuzbeeren, Quercitron, Safflor, Aloe, Galläpfel und Sumach	15,831 "
Farbhölzer in Blöcken	38,869 "
Weinstein	89 "
Salpeter	18,222 "
Krapp und Garancine	6,792 "
Häringe	12,469 "

Digitized by Google

Nach dem Reglement vom 8. Januar 1842 ad. 8. wurden nämlich diejenigen notorisch außerdeutschen Objekte des freien Verkehres, welche aus Preußischen Rheinhäfen nach den oberhalb Coblenz am linken Rheinufer belegenen Preußischen Landestheilen auf dem Rhein zum dortigen Verbrauch gelangten, zwar in Coblenz der Rheinzoll-Nacherhebung für die Strecke von Emmerich bis Coblenz unterworfen, jedoch fand nach geliefertem Nachweis des Verbleibes der Waaren in den gedachten Landestheilen auf Grund besonderer Liquidationen Rückgabe der erhobenen Beträge an den Einzahler statt.

Ein gleiches Verfahren wurde hinsichtlich des Zuckers beobachtet, welcher Behufs Erlangung der Bonifikation mit Exportationsscheinen aus rheinischen Raffinerien zur Versendung kam. Bei den ersteren Versendungen wurde der Rheinzoll stets von dem Schiffsführer (resp. Agenten) in Coblenz gezahlt, bei den letzteren dagegen fast ohne Ausnahme von den Raffinadeuren selbst. Seit 1851 ist jedoch in diesem Verfahren eine Aenderung dahin eingetreten, daß bei den gedachten Versendungen der Rheinzoll jetzt nur verbürgt und erst dann erhoben wird, wenn die betreffenden Versendungs- resp. Exportationsscheine innerhalb der festgesetzten Frist nicht erledigt zurückkommen. Wird der Erledigungs-Nachweis rechtzeitig geliefert, so unterbleibt die Rheinzollerhebung. In Folge hiervon verminderten sich die gezahlten Rheinzollbeträge bedeutend [1]) ohne daß hiervon der Waarenverkehr irgend wie berührt wurde. Daß die Kölner und Düsseldorfer Gesellschaft unter allen Personen-Dampfschifffahrts-Gesellschaften am stärksten an dem Verkehre mit den gedachten Objekten betheiligt war, ergiebt sich aus den betreffenden, bei der Register-Revision mit den Manifesten verglichenen Registern und Versendungsscheinen. Nach diesen treffen

---

1) Wie bedeutend diese Verminderung war, ergiebt sich aus folgender Zusammenstellung der Einnahmen und Erstattungen für notorisch außerdeutsche Objekte des freien Verkehres:

	1848 Thlr.	1849 Thlr.	1850 Thlr.	1851 Thlr.	1852 Thlr.	1853 Thlr.	1854 Thlr.
Rheinzollamt Coblenz							
Einnahme . . .	59,874	60,379	58,883	41,399	34,856	29,582	34,584
Erstattungen . .	19,529	13,528	13,976	9,253	5,517	1,736	1,624
Rheinzollamt Köln							
Einnahme . . .	15,440	23,850	15,469	2,682	297	228	299
Erstattungen . .	15,219	22,871	16,002	2,265	2	1	2

Digitized by Google

von den von Köln ab versandten und rheinzollfrei abgelassenen gedachten Artikeln in 1854 auf

	in Summa	darunter Zucker	und zwar mit Exportationsscheinen.
Segelschiffe und Schleppkähne	93,915 Ctr.	81,717 Ctr.	80,767 Ctr.
Dampfboote der Kölner und Düsseldorfer Gesellschaft . .	7,555 =	4,232 =	2,016 =
do. der Rotterdamer = . .	1,112 =	590 =	79 =
do. der Main-Rhein = . .	651 =	286 =	13 =
	103,233 Ctr.	86,825 Ctr.	82,875 Ctr.

Nach dem früheren Verfahren würden obige 2016 Ctr. von den Raffinadeuren der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft verzollt übergeben sein, während diese für 5539 Ctr. den Rheinzoll für die Strecke von Emmerich-Coblenz à 85 Cms. 63 mit 4743 Frcs. 5 Cms. oder 1264 Thlr. 24 Sgr. 5 Pf. zu zahlen hatte. Dieser Betrag würde also wiederum der in der Denkschrift pro 1854 nachgewiesenen Summe zuzusetzen sein, da bei dem gegenwärtigen Verfahren nur der Rheinzoll aber nicht etwa auch das Transportquantum weggefallen ist.

Es kommt aber auch in Betracht, daß die von der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft für die Strecke zwischen Emmerich und Coblenz bewirkten Rheinzollzahlungen nur zufällig sind, soweit es sich nicht um unmittelbar über die Preußische Strecke transitirende Waaren handelt. Denn bei allen rheinzollpflichtigen Waaren, welche von einem Preußischen Hafenplatze ab über Coblenz oder Emmerich hinaus versandt werden, stellt der Tarif dem Waaren-Disponenten frei, den Rheinzoll für die Preußische Strecke entweder beim Rheinzollamte am Versendungsorte oder erst bei dem Ausgangsamte Coblenz resp. Emmerich zu entrichten. Nur im letzteren Falle wird die Zahlung vom Transportführer (der Dampfschifffahrts-Gesellschaft) bewirkt, im ersteren leistet sie der inländische Waaren-Versender. Nun ergiebt sich aber aus den Angaben der Denkschrift selbst, daß der bei weitem größte Theil der von der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft beförderten ausländischen Waaren erst nach vorgängiger Entrichtung des Preußischen Rheinzolles durch den Waaren-Versender zum Transport übernommen ist. Denn nach Anlage 10 jener Denkschrift verzollte diese

Digitized by Google

Gesellschaft in der Bergfahrt bei Coblenz für die Strecke von Köln bis Caub . . . . . 232,500 Ctr.

Darunter sind enthalten:

die für die Strecke von Emmerich-Coblenz in Emmerich verzollten	10,262 Ctr.
die für die Strecke von Emmerich-Coblenz in Coblenz verzollten	35,338 "
die für die Strecke von Köln-Coblenz in Coblenz verzollten	3,179 "
	48,779 Ctr.
Sie beförderte außerdem im freien Verkehre nach S. 83	7,555 "
wonach von obiger Menge verblieben	176,166 "

Wenn nun die Denkschrift selbst [1]) die "oktroizahlenden" Artikel ohne Einschränkung "ausländische transitirende" Artikel nennt, wenn mithin nach deren eigener Behauptung auch die für die Strecke von Coblenz bis Caub verzollten 232,500 Ctr. als ausländische transitirende Waaren gelten sollen, so folgte, daß die Köln-Düsseldorfer-Gesellschaft selbst nur 48,779 Ctr. oder 21 % für die Strecken zwischen Emmerich und Coblenz verzollt, dagegen aber 176,166 Ctr. oder 76 % nach vorgängiger Verzollung durch den Waaren Versender zur Beförderung übernommen hätte.

Nun ist zwar jene in der Denkschrift gebrauchte Bezeichnung der "oktroizahlenden" als "ausländische transitirende" Artikel nichts weniger als zutreffend, da für die Strecke von Coblenz bis Caub und die weitere bis Mainz, für welche in Anlage 1d. der Denkschrift die bedeutendsten Waarenmengen nachgewiesen sind, auch alle Artikel aus dem freien Verkehre Preußens — mit Ausschluß der Steinkohlen, der Halm- und Oelfrüchte — zur Rheinzoll-Entrichtung herangezogen werden, woraus sich denn auch von selbst ergiebt, daß obige 176,166 Ctr. nicht ohne Ausnahme in ausländischen, der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft verzollt überlieferten Waaren bestanden haben können, da bei den Rheinzollämtern zwischen Emmerich und Coblenz in 1854 nur 151,352 Ctr. (durch die Waaren-Versender) verzollt wurden, von welcher Menge doch jedenfalls auch anderen Transport-Gesellschaften,

---

1) Seite 15 am Schlusse des Kapitels IV der Denkschrift, wo gesagt wird: "daß der Verkehr mit oktroizahlenden also mit ausländischen transitirenden Artikeln seit 1849 von Jahr zu Jahr gesunken ist."

Digitized by Google

namentlich aber den Segelschiffen und Schlepplähnen erhebliche Antheile [1]) zugefallen sind: — indessen wird doch schon durch die obigen Angaben klar nachgewiesen sein, daß die Denkschrift, indem sie nur die von der Köln-Düsseldorfer Dampfschifffahrts-Gesellschaft selbst bewirkten Verzollungen für die Preußische Strecke nachweist, den größeren Theil des Verkehres auf gedachter Strecke ganz außer Ansatz gelassen hat. Gilt dies nach der obigen Darstellung zunächst für die Versendungen von inländischen Orten über Coblenz resp. Emmerich hinaus, so erscheint das Gesagte noch in erhöhtem Grade zutreffend bei der Waaren-Anfuhr aus Holland, für welche sich ein ganz bestimmter Nachweis in Zahlen liefern läßt. Die gedachten Gesellschaften brachten nämlich in 1854 aus Holland an nach Anl. 1. S. 58 — 109,057 Ctr., sie verzollten davon in Emmerich nach Seite 77 — 10,703 Ctr. [2]). Durch den Ansatz dieser Verzollungen in Anlage 1d. der Denkschrift sind daher auch nur ca. 10 % dieses Verkehres nachgewiesen, und wenn nun mit einem solchen Nachweise und mit dem des entsprechenden Rheinzolles die Behauptung verbunden wird [3]), daß dadurch der Verkehr mit ausländischen transitirenden Waaren dargestellt sei, so verhält es sich damit nicht anders, als wenn man von der Rhein-Yssel-Gesellschaft, die nach Anl. 1. zu S. 58 56,405 Ctr. aus Holland anbrachte, aber nur bis Köln selbst beförderte und deshalb nie in die Lage kam, bei der Bergfahrt Rheinzoll zu entrichten, dieserhalb behaupten wollte, daß sie gar keinen Verkehr mit ausländischen transitirenden Waaren gehabt habe.

Die Köln-Düsseldorfer Gesellschaft hat sich aber von jeher mit dem wichtigsten Theile des Verkehres mit ausländischen transitirenden Waaren, d. h. mit der unmittelbaren Waaren-Beförderung von Holland nach dem Oberrheine nur in sehr geringem Maße befaßt, vielmehr ist dieser Verkehr, soweit er den Personen-Dampfschiffen anheimgefallen, hauptsächlich nur durch die Rotterdamer Gesellschaft vermittelt. Letztere brachte z. B. nach Anl. 1. zu S. 58 im Jahre 1854 aus Holland an 195,826 Ctr., wovon unmittelbar nach dem Oberrheine befördert und deshalb in Emmerich der Rheinzoll-Entrichtung für die Strecke bis Coblenz unterworfen wurden 120,669 Ctr. d. h. 62 % der Gesammt-

1) Zu vergl. das S. 83 dargestellte Verhältniß unter den Transportgesellschaften bei Versendungen von inländischen Orten aus.

2) Nach den eigenen Angaben der Denkschrift 10,262 Ctr.

3) Seite 15 der Denkschrift.

Digitized by Google

menge und fast 12mal so viel, als nach der Angabe Seite 85 von der Kölner und Düsseldorfer Gesellschaft zusammen befördert resp. verzollt wurden, wogegen auf Segelschiffen und Schleppkähnen 1,934,289 Ctr. unmittelbar über die Preußische Strecke nach dem Oberrheine gingen und deshalb auch in Emmerich zur Rheinzoll-Entrichtung gelangten [1]). —

Die Düsseldorfer Gesellschaft hat unmittelbare Transporte, bei welchen die amtliche Abfertigung in Bezug auf den Territorialzoll im Bestimmungsorte erfolgt, fast ausschließlich nur nach Düsseldorf und selten nach dem Oberrheine bewirkt [2]).

Die Kölner Gesellschaft dagegen hat so außerordentlich wenig Gewicht auf diesen Theil des Waaren-Verkehres gelegt, daß sie in der Regel die aus Holland angebrachten Waaren in Emmerich ausladen und erst mit einem der nächstfolgenden Schiffe weitergehen läßt. Es ist sogar eine bekannte Thatsache, daß die Schiffskapitaine dieser Gesellschaft die Güter, welche ihnen die Agenten übergeben wollen, häufig zurückweisen, weil sie sich nicht aufhalten wollen.

Es wird hiernach wohl außer Zweifel gestellt sein, daß die Denkschrift eine vollständige und getreue Darstellung der durch die Köln-Düsseldorfer Gesellschaft vermittelten Güterbewegung nicht enthält, daß die in Betracht kommenden Verkehrs-Verhältnisse nicht berücksichtigt sind, und daß es nur dadurch ermöglicht ist, der Behauptung, es habe sich der Verkehr der Gesellschaften mit oktroizahlenden Waaren seit 1849 von Jahr zu Jahr vermindert, eine scheinbare Begründung zu geben.

Das Jahr 1849, welches durch diese Behauptung als eins der bessern für den Verkehr der Gesellschaften hingestellt wird, ist vielmehr eines der ungünstigsten gewesen, wie dies sogleich hervortritt, wenn man die Zahlen vergleicht, welche die Gesellschaften für andere Zwecke bereit haben. Denn nach den jährlichen Mittheilungen der Direktion der Kölner Gesellschaft und nach den Protokollen der Ge-

---

1) Die Seite 38 für Emmerich pro 1854 nachgewiesenen Verzollungen zergliedern sich nämlich den Transport-Gesellschaften nach wie folgt:

Es förderten:	½ Gebühr	¼ Gebühr	½₀ Gebühr
Segelschiffe u. Schleppkähne . .	1,376,867 Ctr.	518,182 Ctr.	39,240 Ctr.
Rotterdamer Dampfschiffe . .	112,991 "	5,316 "	2,362 "
Köln-Düsseldorfer do. . . .	8,400 "	447 "	1,856 "
Summa	1,498,258 Ctr.	523,945 Ctr.	43,458 Ctr.

2) Wie unbedeutend diese Versendungen sind, ergiebt sich aus den Angaben Seite 68 u. 69.

Digitized by Google

neral-Versammlung der Düsseldorfer Gesellschaft gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

Die Kölner Gesellschaft beförderte

Im Jahre.	Nach Köln				Von Köln			
	zu Berg		zu Thal		zu Berg		zu Thal	
	Passagiere.	Waaren. Ctr.	Passagiere.	Waaren. Ctr.	Passagiere.	Waaren. Ctr.	Passagiere.	Waaren. Ctr.
1848	1064	10,022	72,907	71,832	63,569	141,471	3672	9694
1849	1635	11,171	74,198	96,242	55,806	139,322	4130	14,259
1850	1470	12,680	87,375	95,727	63,258	122,958	4953	13,875
1851	3786	16,913	101,783	95,337	69,613	156,839	8344	17,409
1852	3256	19,145	110,941	98,570	72,108	182,561	13,236	15,295
1853	3254	12,839	110,894	91,881	72,077	152,465	13,280	19,380
1854	8992	16,299	84,565	84,128	52,514	152,081	9598	16,719

	Auf sämmtlichen Reisen					
	zu Berg		zu Thal		Zusammen.	
	Passagiere.	Waaren. Ctr.	Passagiere.	Waaren. Ctr.	Passagiere.	Waaren. Ctr.
1848	222,315	206,577	217,951	146,256	440,266	352,833
1849	225,519	238,171	218,768	195,550	444,287	433,721
1850	260,208	199,273	255,767	184,375	515,975	383,648
1851	275,737	242,713	284,967	194,446	560,704	437,159
1852	286,989	277,855	314,993	194,885	601,982	472,740
1853	*)	.	.	.	586,977	456,007
1854	.	.	.	.	464,356	427,570

Die Düsseldorfer Gesellschaft hat nach den Protokollen der General-Versammlung derselben folgende Resultate geliefert:

---

*) Pro 1853 und 1854 sind spezielle Angaben für den Gesammt-Verkehr zu Berg und zu Thal nicht geliefert.

Digitized by Google

	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.	1853.	1854.
Es wurden befördert:							
Personen zu Berg	82,891	103,134	117,061	116,220	147,861	.*)	.
" " Thal	104,291	110,842	122,514	129,782	158,398	.	.
Zusammen	187,182	213,976	239,575	246,002	306,259	441,015	415,568
Waaren zu Berg	190,738 Ctr.	208,693 Ctr.	210,061 Ctr.	216,386 Ctr.	240,882 Ctr.	.	.
" " Thal	155,337 "	175,673 "	201,548 "	230,730 "	217,475 "	.	.
Zusammen	346,075 Ctr.	384,366 Ctr.	411,609 Ctr.	447,116 Ctr.	458,357 Ctr.	454,653 Ctr.	449,053 Ctr.
Einnahme für Passagiere zu Berg	73,856 Rtl.	81,815 Rtl.	125,735 Rtl.	118,975 Rtl.	149,094 Rtl.	.	.
" " " Thal	108,605 "	129,908 "	140,656 "	149,353 "	183,754 "	.	.
" Wagen, Effecten ꝛc.	8,783 "	13,211 "	11,243 "	9,039 "	8,678 "	.	.
Zusammen	191,244 Rtl.	224,934 Rtl.	277,634 Rtl.	277,367 Rtl.	341,526 Rtl.	317,106 Rtl.	304,800 Rtl.
" " Waaren zu Berg .	54,315 "	56,836 "	54,873 "	58,670 "	60,900 "	.	.
" " " Thal .	44,716 "	48,355 "	47,427 "	52,636 "	47,075 "	.	.
Zusammen	99,031 Rtl.	105,191 Rtl.	102,300 Rtl.	111,306 Rtl.	107,975 Rtl.	103,906 Rtl.	126,111 Rtl.
Gesammt-Einnahme	290,275 Rtl.	330,125 Rtl.	379,934 Rtl.	388,673 Rtl.	449,501 Rtl.	421,012 Rtl.	430,911 Rtl.
Netto-Ueberschuß .	18,795 "	35,365 "	93,488 "	84,432 "	115,581 "	78,624 "	91,432 "
Davon wurden: zur Dividendenzahlung verwandt	3 % 16,500 "	5 % 27,500 "	6 % 33,000 "	6 % 33,000 "	10 % 55,000 "	10 % 55,000 "	10 % 55,000 "
" " dem Reserve-Fonds belassen resp. auf Inventar abgeschrieben ꝛc.	2,295 "	7,865 "	60,488 "	51,432 "	60,581 "	23,624 "	36,432 "

*) Pro $18^{53}/_{54}$ sind specielle Angaben nicht geliefert.

Digitized by Google

Wenn daher in der Denkschrift versucht ist, eine fortwährende Verminderung des Verkehres seit 1849 darzustellen, so beweisen die vorstehenden, den eigenen Angaben der Gesellschaften entsprechenden Zahlen, die Resultate der Personen-Beförderung und der Güterbewegung, die Frachterträge und die sonstigen Einnahmen, die Höhe der in den letzten Jahren gezahlten Dividende[1]) und die bedeutenden, dem Reservefonds ꝛc. überwiesenen Beträge, daß sich der Verkehr dieser Gesellschaften seit 1849 ansehnlich gesteigert hat. Dieses Resultat stimmt überein mit den Anschreibungen, welche bezüglich des Güterverkehrs auf Personen-Dampfschiffen bei den Rheinzollämtern Emmerich und Coblenz seit vielen Jahren erfolgten; denn nach S. 58 Anl. 1., wo diese Anschreibungen zusammengestellt sind, ergeben sich für die Waaren-Anfuhr aus Holland, also für den Verkehr mit ausländischen Waaren folgende Resultate bei den einzelnen Dampfschifffahrts-Gesellschaften.

Die Düsseldorfer Gesellschaft weist seit 1850 eine unausgesetzte Steigerung der Zufuhren aus Holland nach. Sie hat im Jahre 1854 ein Transportquantum erreicht, welches innerhalb der

---

1) Die Denkschrift spricht weislich gar nicht von diesen Dividenden, indeß hat die Handelskammer in Düsseldorf in ihrem Berichte vom 8. September 1855 an die Königliche Regierung vorsorglich einen Einwand zu beseitigen gesucht, indem sie sagt: „Von den Behörden werden häufig die angeblich hohen Dividenden, welche die Aktionaire der einzelnen Dampfschifffahrts-Gesellschaften aus ihren Unternehmungen beziehen, als ein Hinderniß für die ungeschwächte Erhaltung des Rheinverkehres entgegen gehalten. In Bezug hierauf ist aber nicht außer Acht zu lassen, daß die einzelnen Unternehmungen dieser Art sich gegenseitig Konkurrenz machen und dadurch die Frachtsätze so niedrig wie möglich gehalten werden.“ — Es ist nicht die Absicht an dieser Stelle aus der Höhe der Dividenden eine andere Konsequenz zu ziehen, als die, daß sich der Verkehr der Gesellschaften, im Widerspruch mit den Behauptungen der Denkschrift, seit 1849 ansehnlich gesteigert und die Lage derselben wesentlich günstiger gestaltet hat und mag daher, um dies noch mehr hervorzuheben, und zugleich ein Beispiel der von der Handelskammer in Düsseldorf angedeuteten Konkurrenz zu liefern, den obigen Resultaten nur der Abschluß einer Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft, welche sich ebenfalls in recht günstiger Lage befindet, nämlich der der Niederrheinischen (Düsseldorfer) Gesellschaft nach dem Protokolle der General-Versammlung d. d. Düsseldorf den 30. März 1855 gegenübergestellt werden. Nach diesem Protokolle ergab sich, wie die Direktion selbst sagt:

„die bedeutende Gewinnsumme“ von	36,284 Thlr.	— Sgr.	4 Pf.
Davon wurden: dem Verschleißfonds überwiesen	12,600 „	— „	— „
„ Reservefonds do.	4,784 „	— „	4 „
als Dividende gezahlt 7½ % des Anlage Kapitals	18,900 „	— „	— „

Die ganze bedeutende Gewinnsumme kam also dem Betrage noch nicht gleich, welchen die Düsseldorfer-Personen-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zur Abschreibung an dem Werthe des Mobiliars ꝛc. disponibel behielt.

Digitized by Google

ganzen Periode $18^{35}/_{54}$ nur von dem eines einzigen Jahres, nämlich des Jahres 1843 übertroffen wird.

Die Kölner Gesellschaft beförderte in 1854 eine Gütermenge, welche nur von der des Jahres 1847 übertroffen wird, und wenn bei der an und für sich unbedeutenden Güterzufuhr auf Booten dieser Gesellschaft die Steigerung keine unausgesetzte war, indem namentlich in 1853 ein Ausfall gegen die Vorjahre auftritt, so darf nicht unberücksichtigt bleiben, daß nach der stattgefundenen Vereinigung ein Theil der Transporte auf Boote der Düsseldorfer-Gesellschaft übergegangen ist. Wird der Güterverkehr beider Gesellschaften zusammengefaßt, so ergiebt sich, daß dieselben für 1854 ein größeres Transportquantum aufzuweisen haben, als für alle vorhergehenden Jahre.

Die Rhein-Yssel-Gesellschaft, welche den Verkehr nur mit zwei kleinen Dampfbooten von 905 Ctr. und 961 Ctr. Ladungsfähigkeit unterhält, erzielte seit 1851 eine unausgesetzte Steigerung des Güterverkehrs; gleichwohl ist das in 1854 beförderte Gesammtquantum dem der Jahre 1843. $18^{46}/_{50}$ nicht gleichgekommen.

Die Schiedamer Gesellschaft betheiligte sich erst seit 2 Jahren am Güterverkehre, sie hatte jedoch in dem letzten Jahre ebenfalls eine Steigerung des Transportquantums nachzuweisen.

Nur bei der Rotterdamer Gesellschaft tritt in den beiden letzten Jahren ein Ausfall auf.

Was die Waaren-Abfuhr nach Holland betrifft, so überschreitet bei der Düsseldorfer Gesellschaft das Transportquantum von 1854 das aller vorhergehenden Jahre.

Bei der Kölner Gesellschaft blieb die Transportmenge in 1854 zwar gegen 1853 zurück, sie war jedoch größer als in allen Jahren vor 1853.

Beide Gesellschaften zusammen beförderten in 1854 eine Gütermenge, welche die aller früheren Jahre überschritt.

Die Rhein-Yssel-Gesellschaft hatte nur in 1847 ein größeres Transportquantum nachzuweisen, als in 1854.

Der Verkehr der Rotterdamer und der Schiedamer Gesellschaft entsprach nahezu dem, was oben für die Zufuhr aus Holland gesagt ist.

Bei Coblenz in der Bergfahrt blieb der Güterverkehr der Kölner-Gesellschaft in 1854 gegen die Jahre $185^{1}/_{2}$ zurück, übertraf jedoch den aller Jahre vor 1843, sowie den der Jahre 1845 und

Digitized by Google

1850. Der Güterverkehr der Düsseldorfer-Gesellschaft von 1854 wurde indeß nur von dem des Jahres 1852 übertroffen. Beide Gesellschaften zusammen erlangten in 1854 ein Transportquantum, welches nur gegen das der Jahre 184⁶/₇ und 185¹/₂ in einer Reihe von 17 Jahren zurückblieb.

Der Güterverkehr der Rotterdamer-Gesellschaft nahm in den beiden letzten Jahren ab, er war jedoch in 1854 noch immer bedeutender als in allen Jahren vor 1850.

Die Würzburger-Gesellschaft, welche nur Boote von sehr geringer Ladungsfähigkeit besitzt, die in 2 als zufällig anzusehenden Abfertigungen bei Emmerich erschienen, erzielte im Hinblick auf ihre Leistungsfähigkeit ganz ausgezeichnete Resultate, indem sie seit 1852 ihren Verkehr mehr als verdoppelt hat.

Der Verkehr der Frankfurter-Gesellschaft Delphin steigerte sich zwar ebenfalls, blieb jedoch verhältnißmäßig unbedeutend, da die Preußische Stromstrecke nur zwischen Neuwied und Coblenz befahren wurde.

Bei der Thalfahrt hat das Transportquantum der Kölner-Gesellschaft in den beiden letzten Jahren abgenommen; es war gleichwohl in 1854 bedeutender, als in allen Jahren vor 1846.

Auch bei der Düsseldorfer-Gesellschaft verminderte sich der Verkehr in den beiden letzten Jahren; in 1854 war gleichwohl die beförderte Gütermenge größer als in allen Jahren von 1850.

Ganz dasselbe Resultat ergiebt sich, wenn der Verkehr beider Gesellschaften zusammengefaßt wird.

Die Resultate des Güterverkehrs der Rotterdamer, sowie der Frankfurter-Gesellschaften stimmen ganz mit denen der Bergfahrt überein; für die Würzburger-Gesellschaft gestalten sie sich jedoch noch weit günstiger als in der Bergfahrt, da sich das Transportquantum beinahe verdreifachte.

Aus dieser speziellen Erörterung des Verkehrs der einzelnen Personen-Dampfschifffahrts-Gesellschaften ergiebt sich also, daß mit alleiniger Ausnahme der Rotterdamer Gesellschaft, von welcher Seite 59 u. ff. bereits die Rede war, alle übrigen Gesellschaften beim Güterverkehre in den letzten Jahren besonders günstige Resultate nachzuweisen hatten, daß für die Kölner und Düsseldorfer-Gesellschaft namentlich die beim Güterverkehre von und nach Holland auftretenden Resultate als

Digitized by Google

ganz ausgezeichnet, im Verkehre bei Coblenz zwar als weniger glänzend, aber doch immer als recht gut erscheinen.

Daß der Güterverkehr auf Personen-Dampfbooten im Ganzen zu noch vortheilhafteren Ergebnissen hätte führen können, wenn die Konkurrenz der gesammten Schleppschifffahrt (incl. der ehemaligen Segelschiffer) dem nicht entgegengestanden hätte, ist Seite 57 u. ff. bereits auseinandergesetzt. Die dortige Erörterung bezog sich jedoch hauptsächlich auf die Summe des Güterverkehrs sämmtlicher Personen-Dampfschifffahrts-Gesellschaften und bleibt daher hier, um den Behauptungen der Denkschrift näher zu treten, noch zu zeigen, aus welchen Gründen der beim Rheinzollamte Coblenz angeschriebene Güterverkehr der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft nicht gleich ausgezeichnete Resultate geliefert hat, wie sie beim Verkehr von und nach Holland nachgewiesen sind.

Hierher gehört zunächst der Umstand, daß die gedachten Gesellschaften nach ihrer Vereinigung die Fahrten nach dem Oberrhein einschränkten und dagegen die Fahrten nach Holland vermehrten und ausdehnten.

Es ist bereits Seite 80 erwähnt, daß die Kölner Gesellschaft seit den 15. September 1854 die Fahrten zwischen Mannheim und Strasburg ganz eingestellt hat und bleibt daher im Anschlusse hieran noch hervorzuheben, daß sie dagegen ihre Fahrten, welche früher nicht über Arnheim hinausgingen, seit 1854 bis Rotterdam ausgedehnt hat.

Wie bedeutend die Verminderung war, welche die Zahl der Fahrten nach dem Oberrheine bei gleichzeitiger Vermehrung der Fahrten nach Holland erlitt, läßt folgende Zusammenstellung ersehen:

		Fahrten b. Emmerich		Fahrten b. Coblenz	
		zu Berg	zu Thal	zu Berg	zu Thal
1852	Kölner Gesellschaft	297	297	1,480	1,478
	Düsseldorfer do.	179	179	1,081	1,079
	zusammen	476	476	2,561	2,557
1853	Kölner Gesellschaft	312	309	1,284	1,285
	Düsseldorfer do.	229	227	898	898
	zusammen	541	536	2,182	2,183
1854	Kölner Gesellschaft	308	308	1,061	1,058
	Düsseldorfer do.	258	261	823	823
	zusammen	566	569	1,884	1,881

Digitized by Google

Beide Gesellschaften zusammen beförderten an Gütern bei Coblenz

	zu Berg	zu Thal
1852	295,540 Ctr.	275,979 Ctr.
1854	255,848 "	223,876 "
Ausfall gegen 1852	39,692 Ctr.	52,103 Ctr.
	ca. 1/7	ca. 1/5

Der Güterverkehr nach und von dem Oberrheine gestaltete sich daher weit günstiger als die seit der im Juni 1853 erfolgten Vereinigung beider Gesellschaften um mehr als 1/4 verminderte [1]) Anzahl der Fahrten erwarten ließ.

Würde hierdurch schon der in den beiden letzten Jahren für die fraglichen Gesellschaften beim Verkehre nach und von dem Oberrheine auftretende Ausfall seine vollständige Erklärung finden, so kommt noch ein weiterer Umstand hinzu, nämlich die Konkurrenz der kleinen Dampfboote vom Main. Es ist oben bereits hervorgehoben, wie ansehnlich sich die Güterbewegung durch diese Boote gesteigert hat. Dieselben beförderten:

	bei Coblenz zu Berg	bei Coblenz zu Thal	nach Köln (nach den Angaben der Hafenbehörde)	von Köln (nach den Angaben der Hafenbehörde)
1852	30,786 Ctr.	14,002 Ctr.	11,372 Ctr.	26,410 Ctr.
1853	44,664 "	28,758 "	27,199 "	45,425 "
1854	65,283 "	41,336 "	49,126 "	106,375 "

Sie führten demnach erhebliche Waarenmengen nach und von Köln [2]), die nicht etwa früher dem Rheinverkehre ganz fremd waren, sondern anderen Transport-Gesellschaften entzogen worden sind. Daß hierdurch gerade die Kölner und die Düsseldorfer Gesellschaft betroffen wurden, ist für gewisse Fälle bestimmt nachweisbar. So ist unter A. oben Seite 83 angegeben, daß an notorisch außerdeutschen Objekten, welche beim Verkehr zu Berg, rheinzollfrei belassen wurden, 7,555 Ctr. der Köln-Düsseldorfer-Gesellschaft zufielen. Davon treffen nur 34 Ctr. auf die Zeit vom 30. September bis zum 24. Oktober, d. h. auf die Zeit, wo die „Dampfboote Viktoria und Stadt Bonn, die Einzigen, welche von größeren Booten noch [3]) hätten fahren können, in Holland stecken

1) Diese erhebliche Verminderung der Anzahl der Fahrten und die damit verbundene Verminderung der Ausgaben und Schonung des Materials war gerade einer der Gründe, aus welchem die Vereinigung beider Gesellschaften erfolgte.
2) Vergl. auch Seite 37 Anm. 1.
3) Des niedrigen Wasserstandes wegen.

Digitized by Google

blieben, wo durch eine ganze Flotte von Schiffen das Fahrwasser gesperrt war« [1]). Der Handelsstand wartete aber nicht, bis jene größeren Boote wieder flott wurden, sondern versandte allein von fraglichen Objekten in jenem Zeitraum 623 Ctr. durch die kleinen Würzburger Boote, welche nicht stecken blieben, sondern nach Ausweis der von den Rheinzollämtern geführten Einnahmebücher einen sehr lebhaften Verkehr unterhielten, der den gleichzeitigen Verkehr der Kölner und Düsseldorfer Gesellschaft, deren Boote vielfach ohne Güterladung fahren mußten, übertraf.

Die erwähnten Einnahmebücher zeigen überdies speziell, in welchem Maaße sich die Konkurrenz der Main-Dampfboote (Würzburger und Frankfurter Gesellschaft) in 1854 gesteigert hat. Bis zum April fuhr nur das Dampfboot Therese; diesem schlossen sich an: im April das Dampfboot Verein, im Mai Würzburg I., im Juni Delphin I. u. II., im Juli Würzburg II., im Oktober Franconia und Marie.

Durch die gedachten Boote wurden an rheinzollpflichtigen Waaren über Coblenz hinaus zu Berg befördert:

		¼ Gebühr	¼ Gebühr	½₀ Gebühr
im	I. Q. 1854	6,312 Ctr.	141 Ctr.	158 Ctr.
=	II. = =	12,601 =	633 =	197 =
=	III. = =	16,912 =	616 =	768 =
=	IV. = =	30,778 =	2,832 =	791 =
		66,603 Ctr.	4,222 Ctr.	1,914 Ctr.

Es geht aus der wachsenden Menge dieser kleinen Boote hervor, daß die betreffenden Gesellschaften mit Vortheil am Güterverkehr auf dem Rheine Theil nehmen, wie denn auch die vorstehend und Seite 93 gelieferten Angaben über das Transportquantum darthun, daß die Konkurrenz erheblich genug ist, um derselben volle Berücksichtigung angedeihen zu lassen. Daß diese Konkurrenz sich in Zukunft noch erheblich steigern wird, ist mehr als wahrscheinlich, da in öffentlichen Blättern bereits davon die Rede gewesen, durch Bildung einer neuen Gesellschaft der vereinigten Köln-Düsseldorfer Gesellschaft noch entschiedener entgegen zu treten.

Somit ist wohl auf das Vollständigste dargethan, daß die Seite 15

1) Zu vergl. Verhandlungen der General-Versammlung der Düsseldorfer Dampfschifffahrts-Gesellschaft vom 28. April 1855.

Digitized by Google

der Denkschrift aufgestellte Behauptung, es habe sich der Verkehr der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft aus Anlaß der neuen Eisenbahn-Konkurrenzen wesentlich vermindert, in allen Theilen völlig unbegründet ist, daß vielmehr überall da, wo eine verminderte Güterbewegung in irgend einer Richtung wirklich auftritt, solche entweder in besonderen, meist zufälligen Verhältnissen oder in der Konkurrenz, welche sich jenen Gesellschaften gegenüber auf dem Rheine selbst geltend macht, ihre vollständige Erklärung findet, und bleibt es gewiß bezeichnend genug, daß von dieser Konkurrenz in der Denkschrift nirgendwo die Rede ist, obwohl doch die Vereinigung der fraglichen beiden Gesellschaften vorzugsweise den Zweck hatte, die Konkurrenz innerhalb der Personen-Dampfschifffahrt selbst zu vermindern; es ist gewiß bezeichnend, daß der Verfasser der Denkschrift aus den Resultaten des Verkehres mit ausländischen Waaren, welchen die Köln-Düsseldorfer Gesellschaft vermittelt, Folgerungen über die Beeinträchtigungen des Transitverkehrs durch die französischen Eisenbahnen herleitet und diesen entsprechend Anträge für die ganze Rheinschifffahrt stellt, obwohl eben jene Gesellschaften sich an dem wichtigsten Theile des Transitverkehrs d. h. an der unmittelbaren Güterbeförderung nach dem Oberrheine, so gut wie gar nicht betheiligt haben.

Daß eine solche Konkurrenz an den Resultaten des Rheinverkehrs bisher gar nicht wahrzunehmen gewesen, ist wohl durch die bisherigen Erörterungen, durch den Nachweis des gewaltigen Aufschwunges der Güterbewegung auf dem Rheine überzeugend genug dargethan; es wird daher nur noch speziell zu untersuchen sein, wie sich diesem Aufschwunge gegenüber der Verkehr auf anderen konkurrirenden Straßen verhalten hat, ob bei diesen nicht etwa die Konkurrenz dadurch bemerkbar geworden, daß sich der Verkehr in noch weit stärkerem Maaße steigerte als auf dem Rheine.

Digitized by Google

Abschnitt 4.

Von der Konkurrenz auf anderen Verkehrswegen.

Vor dem Eingehen auf die spezillen Erörterungen mögen folgende Bemerkungen gestattet sein:

Zunächst ist hervorzuheben, daß als natürliche Verkehrsstraßen eines Landes nur dessen schiffbare Flüsse anzusehen sind. Auf ihnen findet die Versorgung nicht nur der Ortschaften desselben Flußgebietes, sondern auch der hinterliegenden Länder Statt, welche an der Schifffahrt nicht unmittelbar Theil nehmen und zwar bei letzteren in dem Maaße, daß der Waarenzug dahin dem nächstbelegenen Flußgebiete und unter sonst gleichartigen Verhältnissen der kürzeren Stromstrecke zufällt. Wie hiernach die Weichsel für Westpreußen und Polen, die Oder für Pommern, Brandenburg, Schlesien, das westliche Polen, für Krakau, Galizien, Oesterreichisch Schlesien und Mähren, die Elbe für Hannover, Brandenburg, die Provinz und das Königreich Sachsen, für Böhmen und Thüringen; die Weser für Hannover, Oldenburg, Westphalen, Kurhessen und Thüringen als Verkehrsstraßen erscheinen, welchen naturgemäß alle die Waaren zufallen müssen, die zum Verbleib in gedachten Ländern bestimmt sind, so gilt ein Gleiches für den Rhein in Bezug auf die Rheinprovinz, den westlichen Theil von Westphalen, in Bezug auf die süddeutschen Vereinsstaaten, den nördlichen Theil der Schweiz und wegen der Verbindung durch den Main-Donau-Kanal bedingungsweise auch für Oesterreich.

Der Rhein ist jedoch schon für die gewerbreichen Bezirke der Rheinprovinz selbst, welche sich von Aachen längs der westlichen Grenze bis Geldern und Cranenburg hinziehen, nicht mehr natürliche Verkehrstraße, denn diese Bezirke liegen der Maas ungleich näher als dem Rheine [1]) und ganz dasselbe gilt für den westlichen Theil der Schweiz, welcher Rhone und Doubs zufällt.

Die schiffbaren Ströme Deutschlands sind jedoch nicht das ganze Jahr hindurch Verkehrstraßen. Sie hören gänzlich auf solche zu

1) Es hat deshalb von jeher ein bedeutender Waaren-Bezug per Maas und dem entsprechend eine bedeutende Waaren-Einfuhr über Kaldenkirchen stattgefunden, auf welche auch zur Begründung des Projektes einer Eisenbahn von Venlo her besonders hingewiesen ist.

Digitized by Google

bilden, so lange die Schifffahrt durch Frost und Eisgang, durch Hochfluth oder durch Wassermangel unterbrochen wird. Die Waaren müssen dann entweder (event. bis zur Wintereröffnung der Schifffahrt) ganz unversandt bleiben, wie dies auf S. 16 u. 19 für Unmassen von Steinkohlen nachgewiesen ist, oder nothgedrungen auf Landwegen (incl. der Eisenbahnen) weiter befördert werden. In solchen Fällen kann dann selbstredend von einer Konkurrenz dem Stromwege gegenüber gar keine Rede sein, weil die Landwege die einzige Möglichkeit der Versendung bieten.

Aus den Waarenmengen, welche einerseits auf Landwegen (incl. der Eisenbahnen), andererseits auf den Wasserstraßen versandt sind, würde daher an und für sich ein Schluß auf die stattfindende Konkurrenz nicht zu gründen sein; es müßte vielmehr zunächst untersucht werden, unter welchen Umständen die Versendungen stattgefunden haben und insbesondere wäre festzustellen, welche Waarenmengen auf Landwegen innerhalb derjenigen sehr ausgedehnten Perioden versandt wurden, wo die Schifffahrt gänzlich ruhete. Die Statistik hat indeß auf solche besondere Umstände bisher nicht gerücksichtigt und damit eine vollständige Erörterung in dieser Beziehung unmöglich gemacht.

Bei der Konkurrenzfrage ist ferner Rücksicht zu nehmen auf die Beziehungen, welche die Hafenplätze seewärts unterhalten. Nach den amtlichen Angaben trafen z. B. im Jahre 1854 beladen ein

	von Brasilien	von Nordamerika
in sämmtlichen Holländischen Häfen . .	12 Schiffe	64 Schiffe
" " Belgischen Häfen . . .	43 "	98 "
in Hâvre allein	44 "	272 "

Es gingen dagegen beladen ab

	nach Brasilien	nach Nordamerika
aus sämmtlichen Holländischen Häfen . .	9 Schiffe	50 Schiffe
" " Belgischen Häfen . . .	42 "	108 "
aus Hâvre allein	44 "	300 "

Hiernach ist klar, daß Sendungen von und nach Brasilien resp. Nordamerika ungleich rascher und schon deshalb billiger über belgische Häfen, noch besser aber über Hâvre effektuirt werden konnten, als über holländische Seehäfen, und daß letztere schon der dort seltneren Schiffsgelegenheit wegen vermieden werden mußten, selbst dann, wenn der Transport auf den Flüssen und Landwegen bis zum resp. vom holländi-

Digitized by Google

schen Hafen eine Frachtersparniß ergab. Wie wesentlich dieser Umstand ist, tritt noch mehr hervor, wenn hier beispielsweise angeführt wird, daß vor noch nicht langer Zeit einige Tausend Centner Nordamerikanischer Tabak von Bremen über Duisburg und Emmerich nach Rotterdam gingen, weil die Schiffsgelegenheit von Nordamerika nach Rotterdam so selten und dadurch die Seefracht nach Rotterdam so gesteigert war, daß der erwähnte Bezug über Bremen als der vortheilhaftere erschien.

Es ergiebt sich hieraus, daß der mehr oder minder lebhafte Verkehr auf den verschiedenen Handelsstraßen des Festlandes in vielen Fällen von den Frachtsätzen völlig unabhängig und die durch letztere anscheinend bedingte Konkurrenz vielmehr auf die bei den überseeischen Verbindungen der Seehafenplätze auftretende Konkurrenz zurückzuführen ist, und wenn daher Waaren in dem einen Falle von Basel rheinwärts nach Rotterdam, in dem andern aber von Basel per Eisenbahn nach Hâvre gehen, so würde nicht vor allen Dingen eine Differenz von wenigen Centimes in den Frachtsätzen abzuwägen, sondern zunächst zu untersuchen sein, welche Endbestimmung die Waaren hatten und ob zur Erreichung dieser Endbestimmung Rotterdam oder Hâvre die schnellere und passendere Schiffsgelegenheit bot.

Soweit es sich endlich um Versendungen zwischen zwei bestimmten Orten des Festlandes handelt, zu welchen verschiedene Verkehrsstraßen führen, gilt als Regel, daß die Waaren auf dem kürzesten Wege der Bestimmung zugeführt werden.

Diese Regel wird selbst dann festgehalten, wenn sich die Fracht für die kürzere Richtung um etwas höher stellt, als für andere Richtungen, weil in den meisten Fällen der Gewinn an Zeit und damit an Zinsen den geringen Frachtunterschied ausgleicht und es überdies in vielen Fällen, namentlich bei Waaren, die leicht dem Verderben unterliegen, bei Modeartikeln ꝛc. ꝛc. wenig auf die Frachtkosten, sondern hauptsächlich auf die größtmögliche Beschleunigung des Transports ankommt. Nur da, wo durch Benutzung des längeren Weges eine sehr erhebliche Fracht-Ersparniß ermöglicht wird, und bei Waaren, auf deren früheres oder späteres Eintreffen es wenig oder gar nicht ankommt, wo also der Zinsenverlust gegen die Frachtersparniß verschwindet, kann dem Transport auf dem längeren Wege vor dem kürzeren Wege der Vorzug gegeben werden.

Digitized by Google

PARSONS LIBRARY
University of
MICHIGAN

a. Von der Konkurrenz, welche sich dem Rheine gegenüber in den anderen deutschen Flußgebieten zeigt.

Nunmehr zu den einzelnen Handelsstraßen, welche dem Rheinverkehr gegenüber in Betracht kommen, übergehend, werden zunächst die schiffbaren Flüsse des Zollvereins-Gebietes ins Auge zu fassen sein, indem die Handelskammer in Düsseldorf, Behufs Befürwortung der mehrerwähnten Denkschrift behauptet [1]):

„Elbe und Weser waren von jeher Konkurrenzstraßen des Rheins und besonders seit dem Anschlusse des Steuervereins an den Zollverein und der damit zusammenhangenden Errichtung des Harburger Freihafens. Vermittelst des Import- und Exportplatzes Harburg, der durch die Befreiung vom Staderzolle, durch großartige Hafen-Einrichtungen, durch seine regelmäßigen Dampfschiff-Verbindungen mit Holländischen und Englischen Seeplätzen und durch seinen Zusammenhang mit dem Deutschen Eisenbahn-Netze einen raschen und steigenden Aufschwung erhalten hat, — werden schon jetzt der Rheinstraße nicht unbedeutende Transporte von Holland und England entzogen."

Diese Behauptung wird, was zunächst die Weser betrifft, durch die Statistik anscheinend bestätigt, indem es begründet ist, daß seit längerer Zeit bedeutende Quantitäten amerikanischer Tabake von Bremen aus hauptsächlich nach Köln und auch nach anderen Rheinstädten versandt sind, wie denn z. B. auch im II. Quart. pr. 15,648 Ctr. Tabak, über Bremen nach Köln gelangten und von hier weiter spedirt sind. Dieser Tabak hätte allerdings die Rheinstrecke zwischen Rotterdam und Köln benutzen können. Es ist aber gerade für diesen Artikel Bremen von jeher einer der Haupt-Bezugsorte gewesen und in neuerer Zeit noch mehr geworden, seitdem in Folge der gesteigerten Auswanderung über Bremen sich die Beziehungen des letzteren Ortes zu Nordamerika erweitert und dadurch die Gelegenheiten zu möglichst billigen Rückfrachten nach Europa vermehrt haben. Hierfür ist schon Seite 98 ein Beispiel angeführt. Daß hierbei nur die überseeischen Verbindungen, welche Bremen unterhält, nicht aber die Rheinzölle in Be-

1) In dem Berichte vom 8. September 1855 an die Königliche Regierung zu Düsseldorf.

Digitized by Google

tracht kommen, ergiebt sich überdies auch aus dem Umstande, daß gerade die bedeutendsten Tabaksfabriken der Rheinprovinz selbst ihren eigenen Bedarf, bei dem also von Rheinzoll-Entrichtung überhaupt keine Rede ist, größtentheils aus Bremen beziehen. Nach den Kommerzial-Uebersichten bezog nämlich Duisburg an Rohtabak in 1854

wasserwärts über Emmerich	21,588 Ctr.
per Eisenbahn von Bremen	38,697 "

über Bremen also beinahe das Doppelte der von Emmerich angelangten Menge, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß unter den wasserwärts über Emmerich eingegangenen Tabaken sich größere Quantitäten befinden, welche ausschließlich der Agrikultur Hollands angehören.

Selbst der Grenzort Emmerich, für welchen die Entfernung von Rotterdam auf der Wasserstraße nur 19¼ Meilen, also etwa nur ⅓ der Wegelänge beträgt, welche von Bremen bis Duisburg auf der Eisenbahn und demnächst wasserwärts bis Emmerich zu durchlaufen ist, bezieht in letzterer Richtung nicht unerhebliche Mengen amerikanischer Tabake [1]).

Ergiebt sich hieraus, daß die Rheinzölle auf die Bezüge über Bremen ohne Einfluß sind, so läßt sich auch nachweisen, daß ein Gleiches von den für den Rheinverkehr bestehenden Frachtsätzen gilt. Es wird hierfür ein Beispiel genügen, bei welchem der ganze Rheinzoll für die Preußische Strecke, welche beim Eingang über Bremen und demnächstiger Versendung rheinaufwärts erspart wird, zu Lasten des Rheinverkehrs in Anrechnung kommt, nämlich der Fall einer Versendung von Rohtabak einerseits von Bremen per Eisenbahn bis Köln (Deutz) und demnächst wasserwärts bis Mannheim, andererseits von Rotterdam wasserwärts per Dampfschiff unmittelbar bis Mannheim. Für die Eisenbahnstrecke von Bremen bis Deutz beträgt der Normalsatz für gewöhnliches Frachtgut nach dem Tarife der Köln Mindener-Eisenbahn — 23 sgr; der ermäßigte Satz 14 sgr. oder 1 Frs. 75 Cms. [2]), welcher letztere Satz hier festzuhalten ist.

Es ergeben sich hiernach folgende Transport- und Nebenkosten für 50 Kilogr.

---

1) Im II. Quart. 1855 wurden in gedachter Richtung 1124 Ctr. Tabak von Bremen nach Emmerich versandt.

2) Vergl. Mathies Eisenbahn-Handbuch Seite 56.

Digitized by Google

I.	Eisenbahnfracht von Bremen bis Deutz . . .	1 Frs.	75 Cms.
	Platzspesen in Deutz (Köln) [1]	— "	25 "
	Dampfschifffracht von Köln bis Mannheim nach dem Tarife der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft .	— "	80 "
	Rheinzoll für die Strecke von Coblenz bis Mannheim	— "	36 "
	Sa. für die Strecke von Bremen bis Mannheim	3 Frs.	16 Cms.
II.	Dampfschifffahrt für die Strecke von Rotterdam bis Mannheim bei unmittelbarer Versendung nach dem Tarif der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft .	1 Frs.	80 Cms.
	Rheinzoll für die Strecke von Emmerich bis Mannheim	— "	79 "
	Summa	2 Frs.	59 Cms.
	Differenz	— Frs.	57 Cms.

oder 4 gr. 7 Pf. p. Ctr., um welche der Rheinverkehr billiger ist.

Das wäre also ein Differenzbetrag zu Gunsten des Rheinverkehrs, welcher letzterem nach den üblichen, lediglich auf die Frachtbeträge basirten Unterstellungen das ganze Transportquantum von Tabak sicher zuführen müßte, wenn es überhaupt auf den Rheinzoll und die Frachttarife hierbei nur irgendwie ankäme.

Wenn daher die Handelskammer in Düsseldorf diese Versendungen auf den „von Tag zu Tag fühlbar werdenden Druck der Rheinzölle“ zurückführt, so müssen nach dem obengesagten, diese Folgerungen in Betreff der Weser als völlig unbegründet zurückgewiesen werden.

Das Gleiche gilt aber auch in Bezug auf die anderen deutschen Flußgebiete, von welchen namentlich das der Elbe als den Rheinverkehr beeinträchtigend bezeichnet ist. Um zu zeigen, wie ungerechtfertigt auch diese Behauptung sei, ist in der nachfolgenden Uebersicht für die wichtigsten Grenzämter des Zollvereins pro $18^{49}/_{54}$ den verschiedenen Flußgebieten nach der Transitverkehr dargestellt, auf welchen letzteren es nach dem, was oben S. 96 über das Verhältniß der Wasserstraßen zu den Ortschaften desselben Flußgebietes gesagt ist, allein ankommt.

---

1) Die Denkschrift nimmt die Platzspesen zwar durchweg zu 50 Cms. an, es wird jedoch weiter unten gezeigt werden, daß dieser Ansatz viel zu hoch ist, und daß 25 Cms. als Maximum angesehen werden müssen.

Digitized by Google

Es transitirten nämlich:

im Flußgebiet	zu Berg. Ausgangs-Aemter.	Waarenmenge in Centnern. 1849	1850	1851	1852	4853	1854	zu Thal. Ausgangs-Aemter.	Waarenmenge in Centnern. 1849	1850	1851	1852	1853	1854
des Rheins	Neuburg . .	16092	10929	13953	42032	174049	42975	Emmerich . .	143507	201600	91285	79890	79171	69041
	die Grenz-Ämter in Baden .	299418	328742	369178	523677	448990	437339							
	Friedrichshafen	25503	39496	47845	71196	82728	238511							
	Lindau . . .	24349	27232	23235	28142	38906	29199							
der Donau	.	.	.	.	.	.	.	Passau . . .	139106	205852	208852	344366	369635	258433
- Weser	{Minden, Beverungen} .	68065	76967	93735	181818	83204	53219	{Minden, Beverungen} .	114776	68772	49645	142697	118862	106576
- Elbe	Pirna . . .	32595	41765	44808	29169	35017	30859	Wittenberge .	146165	276996	312752	201897	169491	94227
	Schandau . .	165311	224994	238829	291116	270381	210613	Magdeburg . .	.	.	.	8258	10674	15718
	Zittau . . .	86275	111582	98134	115093	98003	71180	Berlin . . .	36332	31071	40949	39085	71077	67379
	Dresden . .	.	.	13433	316485	372828	384968							
- Oder	Breslau . .	77389	?	?	258983	252766	208123	Swinemünde .	83333	78783	80654	43045	145703	16512
	Myslowitz . .	109155	192950	191723	172061	202950	614352							
- Weichsel.	Thorn . . .	150745	198971	166031	197313	260811	153524	Danzig . . .	989897	1100615	1031985	222751	1176665	46196

Digitized by Google

Diese Uebersicht gewährt zwar nur ein annähernd richtiges Bild des Verkehrs in jedem Flußgebiete, weil der Waarenzug auf Verkehrsstraßen, welche die Flußgebiete kreuzen, nicht vollständig ausgeschieden werden konnte, indeß geht doch aus derselben unzweifelhaft hervor, daß den Schwankungen, welche beim Rheinverkehr auftreten, entsprechende Schwankungen des Verkehrs in den übrigen deutschen Flußgebieten zur Seite stehen und daß, wenn für letztere in einzelnen Fällen und bei einzelnen Waaren-Artikeln günstigere Verhältnisse auftreten, diese Erscheinung mit dem Rheinverkehre nicht im entferntesten Zusammenhange steht.

So hat sich z. B. bei Dresden und Breslau der Transit von roher Baumwolle [1]) nach Böhmen und Mähren resp. Oesterreich ansehnlich gesteigert, aber nicht etwa auf Kosten des Rheinverkehres, denn vom Rheine aus ist rohe Baumwolle nie nach Böhmen und Mähren und — wie die für Passau gelieferten Angaben zeigen — von jeher nur in höchst unbedeutenden Mengen nach Oesterreich gegangen, sondern deshalb, weil von der Zeit an, wo durch Eisenbahnen eine schnelle und sichere Verbindung der hinterliegenden Länder mit den Orten, wo die Ströme aufhören regelmäßig schiffbar zu sein, hergestellt ist, der Verkehr von den Häfen Süd-Europas und von den nach diesen führenden, oft sehr beschwerlichen Landwegen sich ab- und den nördlichen Häfen resp. den bei diesen ausmündenden Flüssen, als den natürlichen und kürzeren Verkehrstraßen mehr und mehr zugewandt hat.

Der Rhein hat hierbei nicht nur Nichts verloren, sondern im Gegentheil mit Hülfe der Eisenbahnen einen Theil des Verkehrs an sich gezogen, welcher naturgemäß dem Flußgebiete der Weser, der Elbe und der Oder, ja selbst der Weichsel zufallen müßte. Nämlich zunächst alle die Waaren, welche von Bremen, Hamburg, Polen, Oesterreichisch Schlesien und Böhmen nach den Rheinstädten und von diesen wasserwärts über Emmerich nach Rotterdam und Amsterdam gingen und deren Menge sich im II. Quart. 1855 auf 771 Ct., d. h. auf 5 % des gesammten Waarentransits bei Emmerich belief, sodann aber auch alle die Waaren, welche nach vorgängiger Beförderung wasserwärts über

1) An roher Baumwolle gingen aus

über	Dresden,	Breslau,	Passau.
1852	11,843 Ctr.	10,996 Ctr.	1,908 Ctr.
1853	53,064 "	15 118 "	8,453 "
1854	60,133 "	21,967 "	141 "

Digitized by Google

Emmerich von Wesel, Uerdingen, Duisburg, Düsseldorf und Köln aus nach den Provinzen Sachsen, Brandenburg, Schlesien, Pommern, Posen, West- und Ostpreußen, nach dem Königreich Sachsen, nach Thüringen, Braunschweig, Hannover, Oldenburg und Kurhessen versandt sind.

Es belief sich deren Menge im II. Quart. 1855

für die Provinz	Sachsen	auf	1,390 Ctr.
= = =	Brandenburg	=	113 =
= = =	Schlesien	=	77 =
= = =	Pommern	=	71 =
= = =	Posen	=	6 =
= = =	Westpreußen	=	1 =
= = =	Ostpreußen	=	185 =
= das	Königreich Sachsen	=	4,027 =
= Kurhessen		=	2,753 =
= Thüringen		=	1,250 =
= Braunschweig		=	133 =
= Hannover		=	67 =
		Summa	10,073 Ctr.

d. h. ca. 22 % derjenigen Waarenmenge (ad 47,350 Ctr.), welche überhaupt von Wesel, Uerdingen, Duisburg und Düsseldorf aus unter Zollkontrole zur Versendung gekommen ist.

b. Von dem Einflusse der Köln-Mindener Eisenbahn.

Wird in dem Vorstehenden das, was die Handelskammer in Düsseldorf über die Konkurrenz anderer deutscher Ströme anführt, widerlegt, so wird aber zugleich auch dargethan, daß die Köln-Mindener Eisenbahn, auf welcher sich der eben dargestellte Verkehr vermittelt, für den Rheinverkehr gegenwärtig vom größten Nutzen ist. Sie führt nicht nur die Waaren, welche die Beziehungen Bremens zu überseeischen Plätzen von Rotterdam ablenken, dem Rheine wieder zu, sondern sie bringt selbst solche Güter heran, welche unter anderen Verhältnissen unbedingt auf der Elbe und Oder befördert sein würden, und wohl diesem Umstande ist es mit zuzuschreiben, wenn in der Denkschrift von allen möglichen Eisenbahn-Konkurrenzen, dagegen nicht von einer Konkurrenz der Köln-Mindener Eisenbahn die Rede, statt dessen vielmehr der Transport auf gedachter Bahn dem Rheinverkehr zugerechnet ist, wie dies z. B. in Anlage 6 a. d. e. f. g. h. der Denkschrift hervortritt.

Digitized by Google

Es würde nunmehr zu untersuchen sein, in wie fern die bezüglich der übrigen Eisenbahnen in der Denkschrift sowohl, wie in den dieselbe befürwortenden Berichten der Handelskammern aufgestellte Behauptung, daß durch die Höhe der Rheinzölle der Verkehr vom Rheine abgelenkt und auf die Eisenbahnen übergeführt werde, begründet ist.

c. Von der Konkurrenz der Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Was hierbei zunächst die Aachen-Mastrichter Eisenbahn und deren Fortsetzungen bis Ruhrort und Düsseldorf anbetrifft, so wird der Güterverkehr auf derselben durch folgende, dem Betriebe im II. Quart. 1855 entsprechende, Angaben charakterisirt werden. Der Gesammt-Waaren-Eingang aus Holland belief sich in gedachtem Zeitraume auf 129,302 Ctr., wovon allein 90,710 Ctr. auf Roheisen treffen. Von dem verbleibenden Reste sind nur 8490 Ctr. feuerfeste Erde und Mergel, 5375 Ctr. Kaffee, 2067 Ctr. Reis und 9685 Ctr. Salz besonders zu erwähnen, alle übrigen Artikel aber bedeutungslos.

Von den überhaupt eingegangenen 129,302 Ctr. ist ein Quantum von 79,902 Ctr., also der ungleich größere Theil, unter Zollkontrole weiter versandt; jedoch blieben hiervon 79,729 Ctr. in der Rheinprovinz selbst, so daß eine völlig unerhebliche Menge auf alle übrigen Versendungen trifft. Ein unmittelbarer Waaren-Eingang nach den mit Mastricht durch die Eisenbahnen verbundenen Orten Uerdingen, Neuß, Duisburg, Düsseldorf hat sich bisher noch nicht ausbilden wollen und sind nur einige vereinzelte Abfertigungen dieser Art vorgekommen.

Es konzentrirt sich daher die ganze Spedition von ausländischen Waaren für die betreffenden Bahnen auf Aachen, und wenn von hier aus nach den zollamtlichen Abfertigungspapieren im Laufe eines ganzen Quartals von den auf der Aachen-Mastrichter Eisenbahn eingegangenen Waaren nur zwei Centner, nämlich 1 Ctr. Gummiwaaren und 1 Ctr. fabricirter Tabak, rheinaufwärts versandt wurden, denen vier Centner Wein zutreten, welche zunächst nach Düsseldorf gingen und von dort nach Ludwigshafen dirigirt wurden, so bedarf es wohl weiter keines Beweises, daß bei den Versendungen rheinaufwärts über Coblenz hinaus, der Rheinzoll-Ersparniß für die Strecke von Emmerich bis Ruhrort resp. Düsseldorf ungeachtet, die Aachen-Mastrichter Bahn (und deren Fortsetzungen) mit der Rheinstraße gar nicht konkurrirt.

Digitized by Google

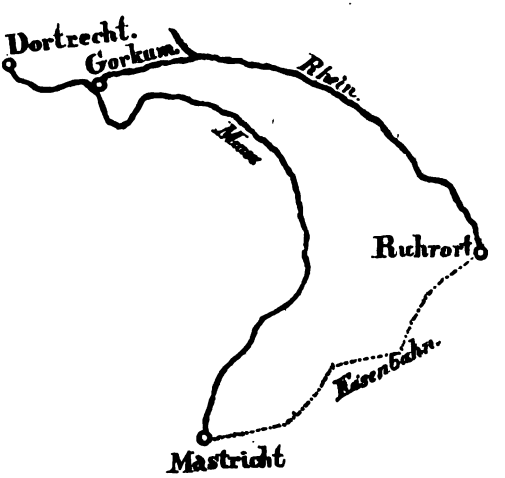
Einer Versendung bis Ruhrort resp. Düsseldorf und demnächst rheinaufwärts steht aber auch schon der Umstand entgegen, daß die Fracht bis Köln, wo die Waare jedenfalls passirt, auf der rheinischen Bahn billiger ist, als bis Ruhrort oder Düsseldorf, und daß deshalb die Fracht und der Rheinzoll von hier bis Köln ganz unnützerweise aufgetrieben würde.

Was die auf der Aachen-Mastrichter Bahn eingegangenen und in der Rheinprovinz verbliebenen Gegenstände betrifft, so gelangten die oben erwähnten Artikel, Kaffee, Reis ꝛc. nicht zur Versendung unter Zollkontrole. Sie wurden auf der Maas stromaufwärts bis Mastricht befördert und waren entweder für Aachen und dessen nächste Umgebung oder für Geilenkirchen und Erkelenz, also für Orte und Bezirke bestimmt, für welche nach Seite 96 nicht der Rhein, sondern die Maas die natürliche Verkehrsstraße bildet, so daß auch hier von einer Beeinträchtigung des Rheinverkehres keine Rede sein kann.

Anders verhält es sich dagegen mit den Versendungen unter Zollkontrole nach den Orten der Rheinprovinz; denn wenn sich dieselben auch fast ausschließlich auf Roheisen beschränken, auf welches bei einer Gesammtsumme von 79,902 Ctr. allein 78,801 Ctr. treffen, so ist doch dieses Quantum für ein Vierteljahr gewiß erheblich genug und muß um so mehr berücksichtigt werden, als dasselbe ganz unzweifelhaft dem Rheinverkehr entzogen ist. Es stammt nämlich dieses Eisen aus den belgischen Hüttenwerken von Seraing, Ougrée ꝛc., wird wasserwärts bis Mastricht und demnächst per Eisenbahn größtentheils bis Ruhrort (Duisburg) und nur zum kleineren Theil bis Köln versandt, während dasselbe sonst auf der Maas nach Gorkum, zum Theil auch nach Dortrecht ging und von dort rheinaufwärts dem Bestimmungsorte zugeführt wurde.

Wenn dieser Weg jetzt zum großen Theil verlassen, wenn das Eisen auf der Eisenbahn nach Ruhrort (Duisburg) gebracht wird und nur solche Quantitäten der Maas und dem Rheine verbleiben, auf deren mehr oder minder schleunige Beförderung es nicht sonderlich ankommt, welche daher gelegentlich als Rückfracht befördert werden, so steht das mit dem Rheinzolle in keinem Zusammenhange, denn von allen Waaren, welche, wie jenes Roheisen, in der Rheinprovinz verbleiben, wird ja überhaupt Rheinzoll gar nicht bezahlt; die einzige Ursache liegt vielmehr in dem Umstande, daß, wie die nebenstehende

Digitized by Google



figur zeigt, der Wasserweg ganz unverhältnißmäßig länger ist, als die Eisenbahn, daß also letztere, nach dem Seite 98 Gesagten, als kürzeste Verkehrsstraße auch unbedingt den Vorzug behalten muß. Also gerade hier, wo von Zöllen und Abgaben keine Rede ist, kann die Wasserstraße nicht konkurriren, weil die Waare auf derselben so weit von ihrer eigentlichen Bestimmung abgelenkt wird, daß der Weg, welchen dieselbe wasserwärts zu durchlaufen hat, ganz unnatürlich erscheint und deshalb nur so lange verfolgt werden konnte, als es an der Möglichkeit fehlte, größere Massen auf einem anderen Wege zu befördern.

d. Von der Konkurrenz der Rheinisch-Belgischen Eisenbahn.

Die nächstfolgende Bahn, nämlich die Rheinisch-Belgische, wird als der mit dem Rheine am unmittelbarsten konkurrirende Weg bezeichnet [1]). Um den Einfluß dieser Konkurrenz zu ermitteln, wird gewöhnlich der Gesammt-Waaren-Eingang auf gedachter Bahn dem Gesammt-Waaren-Eingange auf dem Rheine gegenübergestellt und demnächst das Mehr oder Weniger auf der einen oder der andern Seite als Grundlage der Folgerungen benutzt. Dies Verfahren ist auch bei dem Seite 12 aufgestellten Vergleiche befolgt, und ist ebenso, um zunächst bei dem altherkömmlichen Verfahren stehen zu bleiben, bei Aufstellung der nachfolgenden Uebersicht beobachtet; denn selbst bei einem solchen Verfahren ergibt sich, daß die Güterbewegung auf der Rheinisch-Belgischen Bahn nur den allgemeinen Verkehrs-Verhältnissen entsprochen hat, daß die Schwankungen auf- und abwärts mit denen beim Rheinverkehr fast gleichmäßigen Schritt gehalten haben, daß aber nirgendwo eine

1) Zu vergl. den Jahres-Bericht der Rh.-Sch.-Centr.-Komm. pro 1858 Seite 22.

Digitized by Google

erhebliche Beeinträchtigung des Rheinverkehrs hervorgetreten ist. Es gingen nämlich im Ganzen ein:

	rheinwärts über Emmerich	auf der rheinischen Eisenbahn		rheinwärts über Emmerich	auf der rheinisch. Eisenbahn
1843	5,159,000 Ctr.	321,000 Ctr.	1849	3,115,000 Ctr.	1,379,000 Ctr.
1844	3,672,000 "	1,141,000 "	1850	3,474,000 "	1,752,000 "
1845	3,241,000 "	1,048,000 "	1851	4,682,000 "	1,281,000 "
1846	5,746,000 "	1,526,000 "	1852	6,375,000 "	1,990,000 "
1847	6,151,000 "	3,336,000 "	1853	4,904,000 "	1,680,000 "
1848	2,951,000 "	1,048,000 "	1854	5,868,000 "	1,856,000 "

Darunter auf der rheinischen Eisenbahn [1])

	Roheisen	Getreide		Roheisen	Getreide
1843	255,000 Ctr.	— Ctr.	1849	265,000 Ctr.	— Ctr.
1844	296,000 "	— "	1850	870,000 "	1,000 "
1845	172,000 "	2,000 "	1851	401,000 "	84,000 "
1846	254,000 "	537,000 "	1852	595,000 "	461,000 "
1847	777,000 "	482,000 "	1853	645,000 "	201,000 "
1848	353,000 "	1,000 "	1854	708,000 "	343,000 "

Sofern es nun aber darauf ankommt, der Konkurrenzfrage **wirklich** näher zu treten, muß das gedachte, bei den Vergleichen beobachtete Verfahren als ganz unrichtig verworfen werden; denn bei dem ungleich größeren Theile der Waaren, welche auf der rheinischen Bahn eingehen, ist eine Konkurrenz mit dem Rheine gar nicht denkbar. Es gilt dies namentlich von dem Roheisen, welches mehrfach beinahe die Hälfte der Gesammtmenge ausmacht, von welchem aber nur unerhebliche [2]) Mengen unter Zollkontrole weiter gehen, während die Hauptmasse durch die zahlreichen Eisenwerke in der Umgegend von Aachen konsumirt wird. Dieses Eisen stammt aus den belgischen Hüttenwerken bei Angleur (2,400 Ctr.) [3]), Dolhain (38,900 Ctr.), Lüttich (4,740 Ctr.), Marches-les-Dames (10,400 Ctr.), Ougrée (23,343 Ctr.), Seraing (32,151 Ctr), Sclessin (1000 Ctr.), hat also vom Produktions- bis zum Konsumtions-Orte eine Wegestrecke zu durchlaufen, welche ungleich kürzer ist, als die vom nächsten Rheinhafen bis zum Konsumtionsorte. Die Benutzung

---

1) Zu vergl. Seite 14 und 17.

2) Im II. Quartal gingen 1855 an Roheisen überhaupt ein 111,934 Ctr., wovon nur 220 Ctr. unter Zollkontrole weiter gesandt wurden.

3) Diese und die nachfolgenden Zahlen entsprechen dem Verkehre im II. Quart. 1855.

Digitized by Google

des Rheines (welche die vorgängige Benutzung der Maas in sich schließt), ist sonach hier eine Unmöglichkeit, welche nach dem Seite 106 über den Verkehr auf der Aachen-Maestrichter Eisenbahn Gesagten selbst dann vorhanden bliebe, wenn nicht Aachen und Umgegend, sondern Köln der Bestimmungsort des Eisens wäre.

Letzteres gilt aber auch für das Stabeisen von Angleur (2,146 Ctr.), Lüttich (873 Ctr.), Ougrée (351 Ctr.), Sclessin (1,330 Ctr.) und Seraing (4,493 Ctr.);
für die Eisenwaaren (Gewehre) von Lüttich (1,679 Ctr.);
für die feuerfeste Erde (terre refractaire) von Andennes (3,817 Ctr.); Angleur (1,994 Ctr.), Lüttich (5,632 Ctr.), Namur (3,160 Ctr.), Verviers (200 Ctr.);
für Glas und Glaswaaren aller Art von Brüssel (159 Ctr.) und Lüttich (2,551 Ctr.);
für die Leinengarne und Zwirne von Alost (1,499 Ctr.), Brüssel (769 Ctr.) und Lüttich (874 Ctr.);
für die Leinenwaaren von Brüssel (362 Ctr.), Courtray (451 Ctr.), Gent (78 Ctr.) und Lüttich (55 Ctr.);
für die Maschinen von Brüssel (2,543 Ctr.), Gent (117 Ctr.), Lüttich (2,080 Ctr.), Seraing (1,129 Ctr.) und Tirlemont (2,219 Ctr.);
für die Rüb- und Mohnöle von Brüssel (2,819 Ctr.), Marcy (437 Ctr.), Mons (313 Ctr.) und Quiévrain (66 Ctr.);
für die Hausteine und den Marmor von Angleur (390 Ctr.), Brüssel (807 Ctr.), Chênée (1,080 Ctr.), Huy (1,649 Ctr.), La Buissière (416 Ctr.), Lüttich (3,127 Ctr.), Merbes le Château (244 Ctr.), Namur (140 Ctr.) und Verviers (196 Ctr.);
für die Ziegelsteine (briques refractaires) von Andennes (6,688 Ctr.) und Angleur (1,930 Ctr.);
für die Wagenschmiere von Brüssel (1,627 Ctr.) und Curghem (280 Ctr.);
für Wollengarn von Verviers (509 Ctr.);
für Wollenwaaren von Lüttich (196 Ctr.) und Verviers (420 Ctr.)
und für eine Masse anderer Erzeugnisse Belgiens und der benachbarten Bezirke Frankreichs und zwar gerade für solche Erzeugnisse, welche bei dem oben nachgewiesenen Verkehre der Gewichtsmenge nach das Meiste ausmachen.

Alle diese Objekte würden, soweit es sich um die Konkurrenzfrage handelt, außer Betracht bleiben müssen. Es würde sich daher in der Hauptsache der Vergleich auf die Bezüge von den Holländischen Häfen

Digitized by Google

Rotterdam, Amsterdam und Dortrecht einerseits, sowie von den Belgischen Häfen Antwerpen und Ostende andererseits zu beschränken haben, an welche sich dann die französischen Häfen anschlössen. Bei letzteren kann indeß das Abfertigungsquantum nicht bestimmt werden, da die meisten Waaren nicht direkt den Bestimmungsorten zugeführt, sondern in Paris umspedirt werden. Bei den so anzustellenden Vergleichen bliebe indeß zu berücksichtigen, zu welcher Zeit die Versendungen auf der Eisenbahn stattgefunden haben. Denn es würden selbst beim Verkehr von den Seehäfen aus nach dem Seite 97 Gesagten alle diejenigen Waaren auszusondern sein, welche nur deshalb auf der Eisenbahn versandt wurden, weil die Schifffahrt durch Eisgang ꝛc. unterbrochen war, weil zu dieser Zeit der Rhein keine Verkehrsstraße bildete. Zu einer solchen Aussonderung und einem solchen Vergleiche liefert indeß die Statistik kein Material. Es wird daher das hierüber zu Liefernde, soweit es sich um Vorjahre handelt, auf den Gesammt-Waaren-Bezug von Köln und die Versendungen unter Begleitschein-Kontrole von Aachen zu beschränken sein, weil bei diesen sich im Allgemeinen eine Konkurrenz voraussetzen läßt.

Die betreffenden Gewichtsmengen stellen sich wie folgt:

	1852	1853	1854
Gesammt-Eingang bei Köln	969,977 Ctr.	683,814 Ctr.	677,568 Ctr.
der Begleitschein-Verkehr von Aachen umfaßt	18,326 =	58,322 =	72,094 =
	Summa 988,303 Ctr.	742,136 Ctr.	749,662 Ctr.

Ungeachtet der so erheblich gesteigerten Begleitschein-Abfertigungen bei Aachen hat sich daher der in Betracht zu ziehende Waarenverkehr der Rheinischen Eisenbahn in den letzten Jahren weit ungünstiger gestaltet, als der auf dem Rheine. Letzterer ist gegen 1852 um 507,687 Ctr. oder 8 % zurückgeblieben, bei der rheinischen Eisenbahn erscheint dagegen ein Ausfall von 238,641 Ctr. oder ca. 24 %. Ein für die Güterbewegung auf der rheinischen Bahn noch ungünstigeres Resultat tritt hervor, wenn man den unmittelbaren Waarenbezug von Köln allein betrachtet.

Köln bezog nämlich rheinwärts [1])

1852	1853	1854
1,039,871 Ctr.	1,178,110 Ctr.	997,991 Ctr.

1) Nach der Handelsstatistik.

Digitized by Google

wonach sich gegen 1852 eine Verminderung um ca. 4 % herausstellt, während die obigen Zahlen für die Bezüge, welche Köln auf der rheinischen Bahn effektuirte, einen Ausfall von ca. 31 % ergaben.

Im II. Quartal 1855, also zu einer Zeit, wo der Verkehr auf dem Rheine, wie auf der Rheinischen Bahn völlig normal war, wo also die Bedeutung der Konkurrenz nicht durch Nebenumstände verdunkelt wurde, gingen im Ganzen ein

auf dem Rheine	1,967,426 Ctr.
auf der rheinischen Bahn . . .	471,401 "

d. h. nur 24 % des Rheinverkehrs.

Der Verkehr mit den Seehäfen gestaltete sich wie folgt:
Es gingen auf dem Rheine ein:

von Rotterdam	1,282,714 Ctr.
" Amsterdam	380,373 "
" Dortrecht	171,044 "
Summa	1,834,131 Ctr.

Dagegen betrug der Eingang auf der rheinischen Bahn:

von Antwerpen	178,339 Ctr.
" Ostende	5,375 "
" Paris	18,685 "
Summa	202,399 Ctr.

d. h. nur ca. 11 % des Rheinverkehrs.

In demselben Zeitraum wurden unter Zollkontrole versandt
von Emmerich ab rheinwärts . . . . . 1,560,534 Ctr.
an Waaren, welche auf der rheinischen Eisenbahn eingingen 86,848 "
d. h. noch nicht 6 % des Rheinverkehrs und noch nicht $^1/_{18}$ der Waarenmenge, welche Mannheim in demselben Zeitraum rheinwärts über Emmerich bezog.

Hierbei ist zu berücksichtigen, daß nach Seite 69 von den rheinwärts über Emmerich eingegangenen Artikeln 31,539 Ctr. unmittelbar von Antwerpen und Gent angebracht wurden, daß aber auch von den Waaren, welche von Dortrecht aus zur Verschiffung gelangten, ein großer Theil von Belgischen Häfen und Orten abstammt und in Dortrecht nur umgeladen worden ist, worauf schon die Uebereinstimmung der versandten Waaren mit den Hauptartikeln des Rheinisch-Belgischen Verkehres hinweist.

Es kommt aber auch noch ein anderer sehr erheblicher Umstand

Digitized by Google

hinzu. Denn wenn bei der bisherigen Erörterung zunächst nur auf die Verladungsorte und den Transport bis Aachen oder Köln gerücksichtigt war, so erscheint es als unbedingt nothwendig, auch den weiteren Verbleib der Waaren in Betracht zu ziehen.

Von den Objekten, welche nicht für Aachen und Umgegend resp. für Köln selbst bestimmt waren, sondern unter Zollkontrole weiter gingen, wurden nämlich befördert:

	von Aachen aus	von Köln aus.
nach der Provinz Westphalen .	16 Ctr.	147 Ctr.
= = = Sachsen . . .	26 =	856 =
= = = Brandenburg.	584 =	4,589 =
= = = Pommern . .	46 =	1,028 =
= = = Westpreußen .	5 =	231 =
= = = Ostpreußen .	605 =	1,555 =
= = = Posen	7 =	1,012 =
= = = Schlesien. . .	487 =	8,228 =
= dem Königreich Sachsen. .	1,418 =	6,391 =
= = = Hannover.	2,327 =	5,228 =
= = Herzogth. Braunschweig	97 =	188 =
= = Kurf. Hessen (Cassel).	5 =	98 =
= Thüringen	8 =	252 =
	5,631 Ctr.	29,803 Ctr.
Im Ganzen vorhanden	9,503 =	77,345 =
bleiben	3,872 Ctr.	47,542 Ctr.
	51,414 Ctr.	

Die gedachten Waaren verfolgten also nach Westphalen, Sachsen ꝛc. eine Richtung, die mit der des Rheines gar nicht zusammenfällt, sondern letztere beinahe rechtwinklig durchschneidet. Es ist einleuchtend, daß diese Objekte ohne das Vorhandensein der Eisenbahn entweder auf Landfuhren, oder seewärts nach Bremen, resp. Hamburg, Stettin und Königsberg hätten befördert und von da ihren Bestimmungsorten zugeführt werden müssen. Dem Rheinverkehre in der Bergfahrt, welcher hier zunächst im Auge gehalten ist, konnten sie nie angehören, da diese Artikel fast ohne Ausnahme belgische und französische Produkte sind.

Unter dem oben dargestellten Reste von 51,414 Ctr. befinden sich für Aachen 3,655 Ctr., für Köln 1,232 Ctr., welche dem Konsume der Rheinprovinz selbst angehören, bei welchen also nach dem Seite 109

Digitized by Google

Gesagten die Annahme einer Konkurrenz mit dem Rheinverkehre wenigstens der Hauptsache nach ausgeschlossen ist. Es verblieben daher für die Versendungen rheinaufwärts über Coblenz hinaus . 46,527 Ctr.

Von Emmerich ab gingen rheinaufwärts über Coblenz hinaus . . . . . 703,329 Ctr.

wonach also die Versendungen rheinaufwärts nach vergängiger Beförderung auf der Belgischen Bahn noch nicht 7 % der nach den gleichen Bestimmungsorten in der ganzen Rheinlänge beförderten Waaren ausmacht.

Da nun unter jenen 46,527 Ctr. sich auch noch eine nicht unerhebliche Menge Belgischer Erzeugnisse befindet, welche nach Lage der Produktionsorte, wie z. B. die Wollenwaaren von Verviers, die Rheinstrecke unterhalb Köln gar nicht benutzen konnten, so wird es außer Zweifel stehen, und nicht noch eines speciellen Hinweises auf die Abnahme des Eisenbahnverkehrs bei mehreren der wichtigsten Waaren-Artikel, wie z. B. bei Baumwolle und Rohzucker, bedürfen, um zu zeigen, daß die Behauptungen Derjenigen unbegründet sind, welche die Güterbewegung auf der Rheinisch-Belgischen Eisenbahn d. h. „auf dem mit dem Rheine am unmittelbarsten konkurrirenden Wege“ als eine erhebliche Benachtheiligung des Rheinverkehres bezeichnen.

Das bisher Gesagte gilt hauptsächlich im Hinblick auf den Rheinverkehr in der Bergfahrt. Für die Thalfahrt, d. h. für den Waaren-Ausgang aus dem Zollvereine kommt es bei der Rheinzollfrage nur auf die ausländischen Waaren an, da die Güter des freien Verkehres des Inlandes Rheinzoll in Preußen nicht zu tragen haben. Wie sich dieser Verkehr mit ausländischen Waaren, d. h. mit Transitgütern, in den letzten 3 Jahren gestaltet hat, lassen folgende Angaben ersehen. Es gingen aus

	1852	1853	1854
über Köln	27,293 Ctr.	35,014 Ctr.	55,610 Ctr.
„ Aachen	4,693 „	7,133 „	18,947 „
„ Emmerich . . .	79,890 „	79,171 „	69,041 „

Bei der Rheinischen Eisenbahn tritt daher ganz unzweifelhaft das günstigere Verhältniß auf; gleichwohl darf hieraus eine Benachtheiligung des Rheinverkehrs nicht gefolgert werden. Dies ergibt sich unmittelbar, wenn man die transitirenden Waaren nach der Herkunft zergliedert.

Digitized by Google

Von den im II. Quartal 1855 überhaupt auf der Rheinischen Bahn im Transit ausgegangenen 11,559 Ctr. sind z. B. versandt

von den Hanseſtädten	1,136	Ctr.
= Oſtſeehäfen	1	=
= Rußland	1,592	=
= Polen	1,076	=
= Oeſterreich. Schleſien	39	=
= Böhmen	4,915	=
Summa	8,759	Ctr.

Bei dieſen Waaren kann von einer Konkurrenz mit dem Rheine nicht die Rede ſein, weil hier in gleicher Weiſe wie dies von den Seite 112 bezeichneten Waaren gilt, die Verkehrs-Richtung diejenige des Rheines rechtwinklig durchſchneidet. Es würde zwar eingewandt werden können, daß ſelbſt jene Waaren, nachdem ſie Duisburg reſp. Düſſeldorf erreicht hatten, von da ab thalwärts auf dem Rheine hätten befördert werden können; dem ſteht jedoch entgegen, daß die betreffenden Objekte in überwiegender Maſſe für den Konſum Belgiens und Frankreichs beſtimmt waren, wie ſich dies nach den Empfangsorten herausſtellt. Es gingen nämlich von obigen 11,559 Ctrn. nach: Aloſt 129 Ctr., Antwerpen 2,485 Ctr., Brüſſel 3,326 Ctr., Charleroy 31 Ctr., Courtray 286 Ctr., Gent 12 Ctr., Loewen 32 Ctr., Lüttich 862 Ctr., Mons 11 Ctr., Verviers 358 Ctr., London 25 Ctr., Bordeaux 1 Ctr., Le Hâvre 569 Ctr., Lille 62 Ctr., Marſeille 3 Ctr., Paris 3,279 Ctr., Valenciennes 85 Ctr., nach Holländiſchen Orten 53 Ctr.

Es kommt hinzu, daß die aus Rußland und Polen abſtammenden Artikel, welche zu der oben nachgewieſenen Verkehrs-Steigerung weſentlich beigetragen haben, deshalb nicht rheinabwärts verſandt werden konnten, weil dann der nothwendig werdende Seetransport die Wegnahme durch franzöſiſche und engliſche Kriegsſchiffe zur Folge gehabt haben würde, daß endlich bei allen übrigen Artikeln, welche nach belgiſchen und franzöſiſchen Seehäfen gingen, die Wahl dieſer Häfen ausſchließlich von der dort vorhandenen günſtigeren Schiffsgelegenheit abhing, wie dies ſchon Seite 97 erwähnt iſt. Denn alle dieſe Waaren, welche auf der rechten Rheinſeite ankommen, hatten aus dieſem Grunde Rheinzoll gar nicht zu tragen, und außerdem ſind die Frachtſätze für den Waſſerverkehr zu Thal erheblich niedriger, als diejenigen der Eiſenbahnen. So beträgt z. B. die Fracht zum Normalſatze für gewöhnliches

Digitized by Google

Frachtgut von Düsseldorf nach Rotterdam 80 Cts., von Düsseldorf nach Antwerpen per Eisenbahn 122 Cts., so daß weder Rheinzoll noch Frachtsätze den Versendungen thalwärts auf dem Rheine entgegenstanden.

Nach Abzug der erwähnten 8,759 Ctr. kommen auf den ganzen übrigen Transitverkehr der rheinischen Eisenbahn 2,800 Ctr. Hierunter sind enthalten: 943 Ctr., welche aus Holland ankamen, rheinaufwärts bis Köln befördert wurden und größtentheils nach Antwerpen gingen. Es steht wohl außer Zweifel, daß eine solche Versendung, die Benutzung des Rheines von Rotterdam oder Amsterdam bis Köln, also auf einer Strecke von ca. 42 Meilen und ein demnächstiger Transport auf der 32 Meilen langen Strecke von Köln bis Antwerpen ohne Vermittelung der rheinischen Eisenbahn schwerlich vorgekommen sein würde, daß also gerade die Eisenbahn jenes Transportquantum dem Rheine als neuen Erwerb zugeführt hat.

Ganz ähnlich verhält es sich mit den französischen, über Kehl, Neuburg und Saarbrücken eingegangenen, rheinabwärts bis Köln und demnächst per Eisenbahn nach Antwerpen und Brüssel beförderten Waaren. Sonach verbleiben von Objekten, bei welchen von einer Konkurrenz mit dem Rheine in Wirklichkeit die Rede sein könnte, nur

die aus	Oesterreich	stammenden	250 Ctr.
= =	Tyrol	=	30 =
= =	der Schweiz	=	1,261 =

Diese Transportmengen sind so gering, daß es kaum einer besonderen Erörterung dieserhalb bedarf. Indeß ist doch bei den Schweizerwaaren ein bemerkenswerther Umstand hervorzuheben. Es gingen nämlich die 6,265 Ctr. Baumwollenwaaren, welche im II. Quartal 1855 aus der Schweiz rheinwärts über Emmerich transitirten, überwiegend entweder direkt nach England oder nach den Seehäfen Rotterdam und Amsterdam, auf alle übrigen Holländischen Orte treffen nur 828 Ctr. oder 13 %. Diese Schweizer Baumwollenzeuge waren also für Holland fast ausschließlich nur Spedition-Artikel.

Von den 1,008 Ctr. Schweizer Baumwollenwaaren, welche Belgien durch die Eisenbahn zugeführt wurden, gingen jedoch nur 529 Ctr. oder 50 % nach dem Seehafen Antwerpen resp. nach London; der Rest oder etwa die gleiche Menge bildete Konsumtionsartikel für Belgien selbst.

Es kommt außerdem noch in Betracht, daß von der Waarenmenge

Digitized by Google

ad 8,759 Ctr., welche auf Seite 114 vorweg ausgeschieden wurde, bei welchen auch nach Lage der Eingangsämter und der Ausgangs- resp. Bestimmungsorte eine Benutzung der Wasserstraße des Rheines kaum für möglich gehalten werden sollte, doch eine Beförderung rheinwärts stattgefunden hatte. So lassen die von den Hauptämtern Aachen und Köln erledigten Begleitscheine und Transit-Deklarationen namentlich ersehen, daß von den 325 Ctr. rohen Häuten und Fellen, welche über Dresden ankamen, der größte Theil über Frankfurt a. M. ging und von da wasserwärts nach Köln dirigirt wurde. Ebenso kamen bedeutende Quantitäten Hopfen, bei welchem Myslowitz und Dresden als Eingangsämter erscheinen, mit Begleitscheinen von Würzburg, Mannheim und Mainz wasserwärts in Köln an.

Den bisher nachgewiesenen Verhältnissen ließe sich gegenüberstellen, daß die französischen Weine, welche in so bedeutenden Mengen von Paris, Rheims und Valenciennes eingehen [1]) und von Köln aus weiter gesandt werden, vor Eröffnung der französischen Nordbahn mosel- und rheinabwärts nach Köln gelangten, also gegenwärtig der Wasserstraße entzogen sind. Es ist jedoch diese Erscheinung nur auf die für die Schifffahrt so ungünstigen Stromverhältnisse der Mosel zurückzuführen und hat solche mit der Rheinzollfrage Nichts zu schaffen, da jene Weine, soweit sie nicht in der Rheinprovinz selbst blieben, fast ohne Ausnahme auf der rechten Rheinseite wieder ausgingen und deshalb nie zur Entrichtung des Rhein- resp. Mosel-Zolles herangezogen wurden.

Es wird nach dieser Darstellung wohl außer Zweifel stehen, daß bei dem Ausgange von Transitgütern von einer Beeinträchtigung des Rheinverkehrs durch die Rheinisch-Belgische Bahn noch weit weniger die Rede sein kann, als beim Waaren-Eingange und würde daher nunmehr zu den übrigen mit dem Rhein näher oder entfernter in Verbindung stehenden Eisenbahnen überzugehen sein.

e. Von der Konkurrenz auf anderen Eisenbahnen.

Welche Gütermengen auf diesen Eisenbahnen befördert worden sind, ist jedoch weder für die französischen noch für sonstige Bahnen speziell bekannt und läßt sich daher nicht beurtheilen, ob der Verkehr auf diesen Bahnen sich so gehoben hat, daß daraus irgend welche Be-

1) Im II. Q. 1855 gingen auf der rheinischen Eisenbahn ein von Paris 1,716 Ctr., von Rheims 3,470 Ctr. und von Valenciennes 10,843 Ctr.

Digitized by Google

sorgnisse für andere Straßen abgeleitet werden könnten. Die nachfolgenden Erörterungen müssen daher auf die Frage beschränkt bleiben, ob durch die Differenz in den einerseits für die Eisenbahnen, andererseits für die Rheinstraße bestehenden Frachtsätzen und sonstigen Unkosten die Möglichkeit einer wesentlichen Beeinträchtigung des Rheinverkehrs gegeben ist, und wird daher auf die in den Anlagen 5., 6., 7. u. 8. der Denkschrift aufgestellten Kombinationen und Kostenberechnungen zunächst um so mehr näher einzugehen sein, als dadurch Wiederholungen und Unterbrechungen bei Erörterung des Verkehrs auf französischen Handelsstraßen, von welchen erst weiter unten die Rede sein soll, vermieden werden.

Bevor zu den vergleichenden Kostenberechnungen übergegangen werden kann, ist noch Folgendes hervorzuheben.

e. 1. Von den Platzspesen.

In Anlage 7 der Denkschrift sind für jeden Ort, wo die Waare während des Transports auf die Wasserstraße übergehen, oder Letztere verlassen soll, ohne Ausnahme 50 Cms. Platzspesen angesetzt.

Dieser Ansatz ist aber offenbar viel zu hoch. Zwar bestätigt [1]) die Handelskammer in Düsseldorf die Richtigkeit desselben, indem sie sagt: „Wir haben insbesondere die in der Denkschrift Seite 24 und in deren Anlagen 5. 6. 7. 8. aufgestellten Berechnungen untersucht und dieselben durchaus richtig befunden ꝛc. ꝛc. Nicht minder sind die übrigen Kalkulationen bezüglich der Platzspesen, Hafen-, Werft- und Krahnen-Gelder, **soviel wir ermitteln können** ganz richtig," und tritt dem auch die Handelskammer in Köln bei, welche erklärt [2]):

„Was nun endlich die ad c. erwähnten Speditions-Provisionen angeht, welche in den gedachten Berechnungen als Platzspesen mehrerer rheinischen Häfen mit 50 Cms. angesetzt sind, so dürfte dieser Ansatz für die ihrer Natur und ihren Mengen nach zum Versandt mit Personen-Dampfschiffen bestimmten Waaren, als richtig anzusehen sein. Bei der gewöhnlichen Schifffahrt und größeren Transporten ist die Speditions-Provision an hiesigem Platze nicht über 12 Cms., in vielen Fällen sogar geringer und die Werft-, Krahnen- und Waage-Gebühren betragen ebenfalls 12 Cms., wenn diese Anstalten

1) In dem Berichte vom 8. September 1855 an die Königliche Regierung in Düsseldorf.

2) Im dem Berichte vom 27. August 1855 an die Königliche Regierung in Köln.

Digitized by Google

vollständig benutzt werden. Fuhrlohn und sonstige Spesen sind nicht allgemein, sondern durch besondere Verhältnisse bedingt."

Diesen zustimmenden Erklärungen stehen jedoch alle sonstigen Angaben geradezu entgegen. In der Denkschrift selbst wird Anlage 8. bei Besprechung der Transportstrecke Basel—Mannheim erklärt, daß in Strasburg bei großen Waarensendungen und je nach Beschaffenheit der Waare die Platzspesen von 50 Cms. auf ca. die Hälfte reducirt würden.

Nach zuverlässigen Mittheilungen werden die Umladungskosten in Mannheim: für schwere Rohprodukte zu . . . $^7/_8$ Xr.
für Kolonialwaaren zu . . . . . $1^3/_8$ "
berechnet und variirt die Provision je nach den Parthien von 1 bis zu $3^1/_2$ Xr. Als Maximum ergäben sich sonach $4^7/_8$ Xr. oder abgerundet 18 Cms.

In der Denkschrift selbst Seite 24 sind bei Mannheim für kleine Nebenkosten 8 Xr. oder 29 Cms. angesetzt, welchen Satz die Handelskammer in Köln [1]) wie folgt erläutert:

Hafenkosten	$1^3/_8$ Xr.
Fuhrlohn zur Station	2 "
Speditions-Gebühren	3 "
Für zufällige Spesen	$1^5/_8$ "

Die gewöhnlichen Unkosten beliefen sich also auf $6^3/_8$ Xr. oder 23 Cms.

Nach einer anderen, ebenfalls von völlig zuverlässiger Seite her mitgetheilten Kostenberechnung sind die Spesen in Mannheim bis in den Waggon zu 4 Xr. angesetzt.

Von derselben Seite her werden die Spesen und die Provision für Köln zu $2^1/_2$ Xr. in Rechnung gestellt. Der Regel nach werden jedoch in Köln

bei den zu Schiffe angekommenen Waaren . . 18 Cms.
bei den per Eisenbahn angekommenen Waaren $8^1/_2$ "

für Umladungskosten berechnet, und variirt die Provision zwischen 4 bis 12 Cms. per 50 Kil. je nach der Größe der Parthieen, wonach das Maximum für den Rheinverkehr 30 Cms. und beim Bezuge p. Eisenbahn $20^1/_2$ Cms. betrüge.

Der Oberbürgermeister in Köln sagt [2]):

"Die Platzspesen sind in der Denkschrift zu hoch angegeben. Bei

1) In dem Berichte vom 27. August 1855 an die Königliche Regierung in Köln.
2) In dem Berichte vom 19. Juli 1855 an die Königliche Regierung in Köln.

Digitized by Google

Gütern, die mit Dampfschiffen angebracht werden, betragen sie nicht 50 Cms. sondern nur etwa die Hälfte, nämlich

Werftgeld . . .	5 Cms.	Fuhrlohn ca. . .	6 Cms.
Ausladelohn . .	2 „	Provision, Spedition	12 „ „

Die Handelskammer in Aachen bestätigt dies[1]) und erklärt: „Was die Platzspesen von 50 Cms. betrifft, so ist der Ansatz viel zu hoch, weil es für die Schifffahrt im Allgemeinen sich nicht um kleine Posten Stückgüter handeln kann, sondern um Rohstoffe und solche Waaren, die in Menge ankommen. In Köln beträgt das Krahnen-, Häfen- und Werft-Geld an den Einladeplätzen der Dampfschifffahrts-Gesellschaften 5 Cms. per Ctr. und der Fuhrlohn vom Rhein zur Eisenbahn und vice versa 7 Cms.; für Rohstoffe, wie Baumwolle ꝛc. dürfte aber die übliche Provision der Spediteure kaum zu 5 Cms. anzuschlagen sein.“ Demnach ergeben sich in Summa für Köln 17 Cms.

In Düsseldorf werden bei Gütern, die auf dem Rhein ankommen und per Cöln-Mindener Eisenbahn weiter gesandt werden, ebenso bei der Abfertigung in umgekehrter Richtung, einschließlich der Kosten für Krahnen- und Werftgeld, Aufladen und Abladen und Fuhrlohn, bis zu 2 Sgr. oder 25 Cms. an Spesen berechnet. Bei großen Parthien betragen die Spesen nur 1 Sgr., ja oft kaum 6 Pf.

In Ruhrort werden für rheinwärts angekommene und per Eisenbahn weitergehende oder die umgekehrte Richtung einhaltende Waaren an Krahnengeld 2 Pf., für Arbeitslohn, Transport zum Bahnhofe ꝛc. 9 Pf. bis 1½ Sgr., als Maximum also 20 Pf. oder 21 Cms. gezahlt.

Es ergibt sich sonach, daß die Platzspesen nicht für alle Orte gleich sind, daß es also auch nicht gerechtfertigt erscheint, hier ohne Weiteres, wie dies in der Denkschrift geschehen, einen Normalsatz anzunehmen, daß als letzterer aber noch viel weniger der in der Denkschrift beliebte Betrag von 50 Cms. gelten kann, daß vielmehr bei denjenigen in Betracht kommenden Orten, für welche die Platzspesen nicht speziell bekannt sind, nur 25 Cms. als Maximum angesetzt werden dürfen.

Wenn von einer der Handelskammern angeführt wurde, daß es bei den vergleichenden Kostenberechnungen auf die Höhe der Spesen nicht ankomme, indem dieselben sowohl bei dem Eisenbahn- wie bei

1) In dem Berichte vom 29. August 1855 an die Königliche Regierung in Aachen.

Digitized by Google

dem Rheinverkehre angesetzt seien und dadurch Ausgleichung herbeigeführt werde, so ist das irrig, da bei den in der Denkschrift aufgestellten Berechnungen den beim Rheinverkehre 2 mal erscheinenden Platzspesen nur einfache oder gar keine Platzspesen beim Eisenbahnverkehr gegenüber gestellt sind, wie z. B. bei der Berechnung für die Strecke Basel—Berlin, wo 50 Cms. für Strasburg und 50 Cms. für Köln, aber gar keine Platzspesen beim Transporte per Eisenbahn von Basel bis Berlin erscheinen.

e. 2. Vom Minimum der Frachtkosten.

Was die Frachtsätze anbetrifft, so wird den nachfolgenden Berechnungen, im Anschlusse an die Denkschrift, vorzugsweise der Tarif der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft zu Grunde gelegt werden. Wenn jedoch die Denkschrift Seite 11 am Schlusse des Kapitels II. sagt: „Daß weitere Frachtermäßigungen Seitens der Schifffahrt nicht wohl dargeboten werden können, beweist auch der Ausspruch der Central-Kommission, welche in ihren Sitzungen des Jahres 1853 die Frachten der Rheinschifffahrt als auf das Minimum herabgedrückt bezeichnete;“ so muß dem Folgendes entgegengestellt werden.

Es ist zwar richtig, daß eine solche Aeußerung in den Sitzungen der Rheinschifffahrts-Central-Kommission vorgekommen ist, indem daselbst von einem der Herren Bevollmächtigten gesagt wurde: „Bereits sind die Frachten auf ein Minimum reducirt, *welches kaum die Kosten der Unternehmung deckt.*“

Derartige Bemerkungen sind auch mehrfach wiederholt und ist namentlich in der Sitzung de 1855 noch hinzugefügt:

„Beide, Segelschifffahrt und Dampfschifffahrt sind in ihrem Wettkampfe um den Besitz unter gegenseitigem Herabdrücken ihrer Frachtpreise bis in die neuere Zeit noch der fremden Konkurrenz Herr geblieben, beide sind aber auf der letzten Stufe, über welche ihnen ein weiteres Hinabgehen unmöglich wird, angekommen;“

es ist auch bei derselben Gelegenheit vermerkt, daß die Fracht von Rotterdam bis Mannheim seit 1818 von 2 Fl. 25 $^{1}/_{2}$ Xr. auf 35 Xr. herabgesunken sei: indeß hat dies Herabgehen der Frachtsätze auf ca. $^{1}/_{4}$ des Betrages von 1818 die *segensreiche* Folge für Handel und Schifffahrt gehabt, daß sich der Verkehr, wie Seite 10 nachgewiesen, bei Emmerich auf mehr als das 6fache, bei Coblenz auf mehr als das 12fache gehoben hat.

Dem Herabgehen der Frachtpreise ist deshalb an und für sich eine

Digitized by Google

ungünstige Bedeutung nicht beizulegen, vielmehr dem beizustimmen, was die Rheinschifffahrts-Central-Kommission selbst in ihrem Jahresberichte pro 1835 Seite 13, nachdem sie in einer speziellen Uebersicht die Frachtsätze vor und nach dem Jahre 1831 verglichen hat, hierüber sagt. Es heißt nämlich dort: „Zieht man aus dieser Uebersicht die vergleichenden Schlüsse, so ergibt sich seit der Uebereinkunft vom Jahre 1831 eine Durchschnittsverminderung der Transportkosten von 33 % für die Thal- und 28 % für die Bergfahrt. — Als erfreuliches Resultat läßt sich an diese Berechnung die weitere anknüpfen: daß bei der Menge der gegenseitig auf dem Rheine von und nach den Niederlanden versendeten Waaren, der Handel wie die Konsumenten seit jener Epoche, ungefähr an Frachtpreisen 3 Millionen Franken des Jahres erspart haben."

Gegenwärtig sollen freilich die Frachtbeträge auf ein Minimum reducirt sein, welches kaum die Kosten der Unternehmung deckt, dies scheinen aber die in den letzten Jahren gezahlten Dividenden eben nicht zu bestätigen.

Auch dürfte die Annahme eines Minimum bei den Frachtsätzen wohl nicht völlig gerechtfertigt sein, da solche selbst da, wo Frachttarife vorhanden sind, auf Grund der besonderen Bestimmungen der letztern, den Umständen nach, theils durch Gewährung von Rabatt, theils durch Aufschlag mehr oder weniger erheblich modificirt werden. So heißt es z. B. im Tarife der Frankfurter Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft:

„§ 8. Die Fracht erhöht sich vom 1. Oktober bis zum 1. März um 15 Cms. p. 50 Kil. Ist im Laufe einer Reise der Wasserstand an den seichtesten Stellen der Waal 4′ 6″ rheinisch oder darunter, so erhöht sich die Fracht um 10 Cms. p. 50 Kil., weitere Zulagen wegen kleinen Wasserstandes und dergleichen sind vorbehalten."

Und sodann

„§ 12. Wer in einem und demselben Schifffahrtsjahre 100,000 Ctr. und mehr durch die Schiffe der Gesellschaft zu Berg bezieht, genießt einen Rabatt von 10 % an der Fracht. Diejenigen Waaren-Empfänger in Frankfurt, welche sich schriftlich verpflichten für ihre Waarenbeziehungen, außer den Personen-Dampfbooten, nur die Schiffe der Gesellschaft, insofern deren verfügbar sind, zu benutzen, genießen auf die Tarifsätze bei Parthien des nämlichen Frachtbriefes von 500 Ctr. und mehr einen Rabatt von 7 Cms. p. 50 Kil., von 800 Ctr. und mehr einen Rabatt von 10 Cms. p. 50 Kil., für flüssige Waaren in Parthien von 40 Last werden in gleichem Falle 20 % Rabatt bewilligt."

Digitized by Google

Es sagt deshalb die Handelskammer in Aachen [1]) auch mit Recht „daß auf eine Transportfrist und selbst auf eine Frachttaxe nicht zu rechnen ist, welche letztere häufig um 25 und 50 % erhöht wird.“

Dadurch wird das in den Tarifen erscheinende Herabgehen der Frachtsätze in vielen Fällen mehr als vollständig ausgeglichen.

Daß die Reduktion der Frachtsätze eine gleichmäßige gewesen sei, läßt sich ebensowenig anerkennen. Denn wenn z. B. bei den Rangfahrten von Köln nach Mannheim die Fracht für Baumwolle in □Ballen von 23 Xr. pro 1844 auf 17 Xr. pro 1855 herabging, so ist dagegen für denselben Artikel die Fracht von Rotterdam bis Köln von 40 Cents pro 1851 auf 50 Cents pro 1855 gestiegen.

Aehnlich verhält es sich mit den Tarifen der Personen-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaften. Die Düsseldorfer Gesellschaft erhob nach ihren Frachttarifen

	1844			1855		
von	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Rotterdam nach Emmerich	65 Cms.	75 Cms.	130 Cms.	65 Cms.	75 Cms.	130 Cms.
„ „ Wesel	90 „	100 „	180 „	90 „	100 „	180 „
„ „ Düsseldorf	95 „	105 „	190 „	95 „	105 „	190 „
„ „ Köln	115 „	130 „	230 „	105 „	120 „	220 „
„ „ Coblenz	140 „	155 „	280 „	130 „	150 „	270 „
„ „ Mainz	160 „	180 „	320 „	150 „	175 „	300 „
„ „ Mannheim	210 „	230 „	420 „	180 „	215 „	360 „

Der Tarif ist sonach für die Strecken unterhalb Köln, d. h. für diejenigen, wo die Gesellschaft den stärksten Verkehr mit ausländischen, hier vorzugsweise in Betracht kommenden Waaren hat, seit 1844 ganz unverändert geblieben.

Die Kölner Gesellschaft erhob

	1849			1855		
von	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Arnheim bis Wesel	40 Cms.	50 Cms.	75 Cms.	35 Cms.	45 Cms.	70 Cms.
„ „ Düsseldorf	50 „	60 „	90 „	50 „	60 „	90 „
„ „ Köln	60 „	75 „	110 „	60 „	75 „	110 „
„ „ Coblenz	90 „	110 „	165 „	90 „	110 „	165 „
„ „ Mainz	120 „	150 „	225 „	120 „	150 „	225 „
„ „ Mannheim	140 „	175 „	260 „	140 „	175 „	260 „
Köln nach Coblenz	40 „	50 „	75 „	40 „	50 „	75 „
„ „ Mainz	60 „	75 „	110 „	60 „	75 „	110 „
„ „ Mannheim	80 „	100 „	150 „	80 „	100 „	150 „

1) In dem Berichte vom 29. August 1855 an die Königliche Regierung in Aachen.

Digitized by Google

Hier haben also seit 1849 die Tarifsätze nur für die Strecke von Arnheim bis Wesel eine Aenderung erlitten.

Diese nur partiellen Reduktionen stehen, von allem Andern abgesehen, mit den Vortheilen, welche die Dampfschifffahrt durch größere Schnelligkeit bei gleichzeitiger Kraftersparniß erlangt hat, gewiß nicht in Einklang und werden daher die Frachtsätze der größeren Gesellschaften schwerlich als ein Minimum anzusehen, sondern einer erheblichen Reduktion fähig sein, die zum Theil von den kleineren Gesellschaften schon eingeleitet ist; denn es erhebt die Rhein-Neckar Gesellschaft für die 37 Meilen lange Strecke von Köln bis Mannheim pro Ctr. I. Klasse 21 Xr. = 75 Cms., II. Kl. 25 Xr. = 89 Cms., III. Kl. 35 Xr. = 125 Cms., also 5, resp. 11 und 25 Cms. weniger als die Köln-Düsseldorfer Gesellschaft.

c. 3. Vergleichende Kosten-Berechnungen.

Bei den nun folgenden vergleichenden Kostenberechnungen werden zuerst die Ansätze der Denkschrift und daneben die berichtigten Angaben vorgetragen, die Frachtberechnungen jedoch ganz nach demselben Grundsatze aufgestellt werden, welchen die Denkschrift nach Anl. 5 „Bemerkungen bezüglich der Fracht der Dampfschiffe“ angenommen hat. Es werden nämlich die Frachtsätze für Waaren I. und II. Klasse dem Tarife der Köln-Düsseldorfer Dampfschifffahrts-Gesellschaft entnommen und die Sätze für die III. Klasse außer Betracht gelassen werden, da diese nur für sperrige, leicht zerbrechliche und sonst schwierig zu transportirende Güter gelten und sonach, wie die Denkschrift selbst sagt, den großen Handelsverkehr minder berühren.

Da es jedoch erforderlich erscheint, auch die Tarife anderer Gesellschaften im Auge zu halten, bei diesen aber die Folgeordnung der Klassen nicht überall mit der von der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft angenommenen übereinstimmt, so wird, um Verwirrungen zu begegnen, statt der in der Denkschrift gebrauchten Bezeichnung I. und II. Klasse, die mittlere oder Normalklasse der Tarife mit N, die niedrigste oder ermäßigte (reducirte) Klasse mit R bezeichnet werden.

Um bei den nun folgenden Kostenberechnungen Wiederholungen und weitläufige Erörterungen zu vermeiden, wird hier mitgetheilt eine

Uebersicht der Zölle und der Dampfschifffrachten, die beim Waarentransporte auf dem Rheine zu zahlen sind:

Digitized by Google

Strecke von	Strecke bis	Entfernung.	I. Rh									
			A. Für ausländische Waaren.									
			Beim Ein- oder Ausgange rheinwärts oder in Preußen links des Rheins.						Beim Ein- oder Preußen rechts d			
			Ermäßigter Satz.		Conventionsmäßiger Satz.				Ermäßigter Satz.		Conven	
			1/1 Gebühr.		1/4 Gebühr.		1/20 Gebühr.		1/1 Gebühr.		1/4 Gebühr	
		Meilen.	Ctm.	Decim.	Ctm.	Decim.	Ctm.	Decim.	Ctm.	Decim.	Ctm.	Deci
Bergfahrt.												
Rotterdam	Ruhrort	29,5	13	37	6	69	1	34	.	.	.	.
	Düsseldorf	34,2	19	02	9	51	1	90	.	.	.	.
	Köln	41,7	27	77	13	89	2	77	.	.	.	.
	Mainz	67	60	95	28	69	5	74	.	.	.	.
	Mannheim	78,7	78	45	35	55	7	11	.	.	.	.
	Strasburg	103,2	96	48	44	56	8	91	.	.	.	.
Ruhrort	Mainz	37,5	47	58	22	00	4	40	18	14	7	29
	Mannheim	49,2	65	08	28	86	5	77	35	64	14	14
	Strasburg	73,7	83	11	37	88	7	57	53	67	23	16
Düsseldorf	Mainz	32,7	41	93	19	18	3	84	18	14	7	29
	Mannheim	44,5	59	43	26	04	5	21	35	64	14	14
	Strasburg	69	77	46	35	05	7	01	53	67	23	16
Köln	Mainz	25,2	33	18	14	81	2	96	18	14	7	29
	Mannheim	37	50	68	21	66	4	33	35	64	14	14
	Strasburg	61,5	68	71	30	68	6	14	53	67	23	16
Mainz	Mannheim	11,7	17	50	56	86	1	37	.	.	.	.
	Strasburg	36,2	35	53	15	87	3	17	.	.	.	.
Mannheim	Strasburg	24,5	18	03	9	01	1	80	.	.	.	.
Thalfahrt.												
Strasburg	Mannheim	24,5	11	99	6	00	1	20	.	.	.	.
	Mainz	36,2	28	66	10	55	2	11	.	.	.	.
	Köln	61,5	55	50	20	41	4	08	45	49	15	40
	Düsseldorf	69	61	32	23	32	4	66	45	49	15	40
	Ruhrort	73,7	65	08	25	20	5	04	45	49	15	40
	Rotterdam	103,2	73	97	29	64	5	93	.	.	.	.
Mannheim	Mainz	11,7	16	67	4	56	.	91	.	.	.	.
	Köln	37	43	51	14	41	2	88	33	50	9	41
	Düsseldorf	44,5	49	33	17	32	3	46	33	50	9	41
	Ruhrort	49,2	53	09	19	20	3	84	33	50	9	41
	Rotterdam	78,7	61	98	23	64	4	73	.	.	.	.
Mainz	Köln	25,2	26	84	9	85	1	97	16	83	4	85
	Düsseldorf	32,7	32	66	12	76	2	55	16	83	4	85
	Ruhrort	37,5	36	42	14	64	2	93	16	83	4	85
	Rotterdam	67	45	31	19	09	3	82	.	.	.	.
Köln	Rotterdam	41,7	18	47	9	23	1	85	.	.	.	.
Düsseldorf	Rotterdam	34,2	12	65	6	32	1	26	.	.	.	.
Ruhrort	Rotterdam	29,5	8	89	4	44	.	88	.	.	.	.

Digitized by Google

					II. Frachtsätze.					
	Für inländische Waaren.				Personen-Dampfschifffahrt.					
	Conventionsmäßiger Satz.				Kölnische und Düsseldorfer Gesellschaft.			Niederländische Gesellschaft.		
	1/4 Gebühr.		1/20 Gebühr.		Erhöhter Satz.	Normal-Satz.	Reducirter Satz.	Erhöhter Satz.	Normal-Satz.	Reducirter Satz.
	Ctm.	Decim.	Ctm.	Decim.	Centimes	Centimes	Centimes	Centimes	Centimes	Centimes
	.	.	.	.	190	105	95	171	96	86
	.	.	.	.	190	105	95	193	107	92
	.	.	.	.	220	120	105	204	118	96
14	7	29	1	46	300	175	150	300	176	150
14	7	29	1	46	360	215	180	364	214	182
49	7	46	1	49	475	290	240	.	.	.
14	7	29	1	46	185	125	100	182	124	101
14	7	29	1	46	225	150	120	225	150	120
49	7	46	1	49	335	225	180	.	.	.
14	7	29	1	46	150	85	75	150	101	79
14	7	29	1	46	185	120	100	184	124	101
49	7	46	1	49	300	200	160	.	.	.
14	7	29	1	46	110	75	60	109	75	60
14	7	29	1	46	150	100	80	150	101	79
49	7	46	1	49	260	175	140	.	.	.
.	.	.	.	.	70	45	35	75	49	43
35	.	18	.	04	165	110	90	.	.	.
35	.	18	.	04	125	85	70	.	.	.
.	.	.	.	.	110	75	60	.	.	.
10	3	78	.	75	110	75	60	.	.	.
56	7	28	1	45	185	125	100	.	.	.
56	7	28	1	45	225	150	120	.	.	.
56	7	28	1	45	225	150	120	.	.	.
56	7	28	1	45	360	230	185	.	.	.
10	3	78	.	75	75	50	40	75	49	43
56	7	28	1	45	110	75	60	109	75	60
56	7	28	1	45	130	90	70	150	96	75
56	7	28	1	45	150	100	80	150	101	79
56	7	28	1	45	300	160	140	300	161	139
46	3	51	.	70	90	60	50	90	60	49
46	3	51	.	70	95	65	55	107	69	53
46	3	51	.	70	110	75	60	109	75	60
46	3	51	.	70	235	130	115	236	133	116
.	.	.	.	.	170	95	85	171	96	86
.	.	.	.	.	150	80	65	150	79	64
.	.	.	.	.	150	80	65	118	69	53

Digitized by Google

Die Denkschrift liefert eine ähnliche Uebersicht, jedoch ist in derselben ein wesentliches Moment, nämlich die Länge der zu durchlaufenden Wegestrecke, unberücksichtigt geblieben, außerdem sind auch die Angaben über den zu zahlenden Rheinzoll zur Begründung der Berechnungen nicht vollständig genug.

A. Basel — Mannheim.

	Ansatz der Denkschrift.				Berichtigter Ansatz.				
	Eilfracht		Gewöhnliche Fracht		Meilen.	Eilfracht		Gewöhnliche Fracht	
	N. Cms.	R. Cms.	N. Cms.	R. Cms.		N. Cms.	R. Cms.	N. Cms.	R. Cms.
Basel — Strasburg per Eisenbahn	290	290	135	64	18,6	326	326	112	77
In Strasburg Platzspesen	50	50	50	50	—	25	25	25	25
Strasburg — Mannheim Dampfschifffracht	75	60	75	60	24,5	63	50	63	50
Octroi	12	12	12	12	—	12	12	12	12
Hiergegen per Eisenbahn direkt	427	412	272	186	43,1	426	413	212	164
	364	364	195	156	36,5	354	354	189	150
per Rhein höher	63	48	77	30	6,6	72	59	23	14

Was die Transportstrecke Basel—Mannheim betrifft, so würde nach Seite 119 der Ansatz von 50 Cms. Platzspesen für Strasburg vorab auf 25 Cms. zu reduciren sein.

Eine weitere Reduktion ist aber auch bei der Dampfschifffracht zulässig. Denn die Tarife ergeben, daß die Köln-Düsseldorfer Gesellschaft, obwohl sie einen besonderen Tarifsatz für die Strecke von Mannheim—Strasburg hat, doch einen solchen für die umgekehrte Richtung Strasburg—Mannheim nicht normirte, es vielmehr für vortheilhafter fand, bei dem Gütertransporte nach dem wichtigen Hafen von Mannheim, die Erhebung für die $11^{7}/_{10}$ Meilen längere Strecke Strasburg bis Mainz eintreten zu lassen.

Da nun kein Grund vorhanden sein dürfte, weshalb für die Strecke Strasburg—Mannheim nicht ebensowohl ein besonderer Tarifsatz normirt werden könnte, wie dies Ausweis der Tarife für die Strecke Rotterdam—Arnheim geschehen ist, welche letztere im Jahre 1844 gleich hoch belastet war, wie die $4^{1}/_{4}$ M. längere Strecke Rotterdam—Em-

Digitized by Google

merich, so würde für den hier anzustellenden Vergleich etwa folgende Berechnung vorgenommen werden können.

Wenn man nämlich berücksichtigt, daß Mannheim beinahe gleichweit von Neuburg und Mainz abliegt, so kommen nach dem Tarife der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft auf die

	N.	R.
Strecke Strasburg—Neuburg	50 Cms.	40 Cms.
= Strasburg—Mainz	75 =	60 =
Bliebe für Neuburg—Mainz	25 =	20 =
Hiervon würde die Hälfte mit	12 =	10 =

als für die Strecke Strasburg—Mannheim zuviel angerechnet abzusetzen sein.

Außerdem sind die Angaben der Denkschrift bezüglich der Eisenbahnfracht zu berichtigen.

Früher bestand nämlich für die Elsassische Bahn ein besonderer Tarif, auf den sich die Angaben der Denkschrift stützen. Seitdem jedoch die Verwaltung der französischen Ostbahn in den Besitz der Elsassischen Bahn gelangte, kommt der Tarif der ersteren auch auf der letzterwähnten Bahn in Anwendung. Nach diesem Tarife berechnen sich die Frachtkosten wie folgt:

	Eilgut.
für die Strecke von Forbach—Basel	1745 Cms.
= = = = Forbach—Strasburg	1110 =
bleibt für die Strecke von Strasburg—Basel p. 100 Kil.	635 =
oder p. 50 Kil.	318 =
Kosten für Auf- u. Abladen à Cms. 15 p. Kil. 100 . .	8 =
Summa	326 =

	Gewöhnliche Fracht. N.	R.
für die Strecke von Paris—Basel . . .	9750 Cms.	6550 Cms.
= = = = Paris—Strasburg . .	7665 =	5160 =
bleibt für die Strecke von Strasburg—Basel		
p. 1000 Kil.	2085 =	1390 =
oder p. 50 Kil.	104 =	69 =
Kosten für Auf- u. Abladen wie oben . .	8 =	8 =
Summa	112 =	77 =

In Folge der Eröffnung der Neustadt—Weißenburger Linie sollten die Tarife für Transporte à grande vitesse einer Abänderung

Digitized by Google

unterworfen werden, die indeß zur Zeit noch nicht zu Stande gekommen war.

Endlich sind für den Transport von Basel nach Haltingen durchweg 7 Xr. oder 25 Cms. angesetzt. Zur Zeit, wo der Transport auf gedachter Strecke noch per Landfuhre erfolgte, wurden jedoch für Eilgut 11 Xr. oder 40 Cms. erhoben. Seit dem Ausbau der Eisenbahn von Basel nach Haltingen kommen für die Strecke Mannheim—Basel zur Erhebung für Eilgut 139 Xr., für gewöhnliches Frachtgut N. 53 Xr. u. R. 42 Xr., wovon auf die Strecke von Basel bis Haltingen 8 Xr. resp. 5 u. 5 Xr. oder 29 resp. 18 und 18 Cms. treffen. (Zu vergl. Mathies Eisenbahn-Handbuch für den Gütertransport. Hannover 1855, Verlag der Gebr. Jänecke, S. 21.)

Es ist übrigens einleuchtend, daß der Transport von Basel via Strasburg nach Mannheim nur dann unbedingt als Rheinverkehr hätte bezeichnet werden können, wenn die Wasserstraße von Basel bis Mannheim benutzt wäre; da nun aber die Dampfschiffe nur bis Strasburg gefahren sind und die Stromstrecke oberhalb Strasburg auch keineswegs zum größeren Gütertransporte geeignet erscheint [1]), so ist nicht ausschließlich Rheinverkehr mit Eisenbahn-Verkehr in Vergleich gestellt, sondern

einerseits	andererseits
die Eisenbahnstr. Basel—Strasburg	die Eisenbahnstr. Basel—Kehl [2])
und sodann	und sodann
d. Wasserstr. Strasburg—Mannheim	d. Eisenb.-Str. Kehl—Mannheim.

Nur für die Strecke Strasburg—Mannheim und von dem Augenblicke an, wo die Waaren einerseits bei Strasburg auf dem Dampfschiffe, andererseits auf dem Bahnhofe von Kehl (Appenweier) im

1) Vergl. Jahresbericht der Rheinschiff-Centr.-Kommiss. pro 1853. Seite 16.
2) Richtiger Appenweier, wo der Schienenstrang nach Kehl abgeht; jedoch ist für jenen ein Frachtsatz nicht normirt.

Digitized by Google

Güterwagen sich befinden, wird also dem Rheinverkehre Konkurrenz gemacht. Berücksichtigt man dies bei dem Vergleiche in Zahlen, so stellt sich dieser wie folgt:

	Eilgut. N. R.		Gew. Fracht. N. R.	
per Eisenbahn von Basel	Cms.	Cms.	Cms.	Cms.
bis Strasburg	326	326	112	77
Platzspesen in Strasburg	25	25	25	25
Summa	351	351	137	102
Gegen die französische Seite billiger	182	182	48	30
Wassertransport Strasburg — Mannheim	63	50	63	50
Rheinzoll	12	12	12	12
	75	62	75	62
per Eisenbahn Kehl — Mannheim	185	185	100	78
Gegen die Wasserstraße theurer	110	123	25	16
Summa	426	413	212	164
Gegen links weniger	72	59	23	14

	Eilgut. N. R.		Gew. Fracht. N. R.	
per Eisenbahn	Cms.	Cms.	Cms.	Cms.
Basel—Kehl	169	169	89	72
	354	354	189	150

Es ergiebt sich hieraus, daß die Differenz, welche zum Nachtheile des in der Denkschrift sogenannten Rheinverkehres auftritt, nichts Anderes darstellt, als die Differenz der Frachtsätze für die beiden Eisenbahnen Basel—Strasburg und Basel—Kehl (Appenweier resp. Strasburg), verkleinert durch den Betrag, um welchen der Wassertransport von Strasburg bis Mannheim, einschließlich des Rheinzolles, wohlfeiler ist, als der Eisenbahntransport von Kehl (Appenweier, Strasburg) nach Mannheim, daß also von einer Benachtheiligung des Rheinverkehres durch die Höhe des Rheinzolles (ad 12 Cms.) gar keine Rede sein kann.

B. Mannheim — Basel.

	Ansatz der Denkschrift. Eilfracht N. Cms.	R. Cms.	Gewöhnliche Fracht N. Cms.	R. Cms.	Meilen.	Berichtigter Ansatz. Eilfracht N. Cms.	R. Cms.	Gewöhnliche Fracht N. Cms.	R. Cms.
Mannheim — Strasburg Dampfschifffracht	85	70	85	70	24,5	85	70	85	70
Rheinzoll für inländische Waaren	1	1	1	1	—	1	1	1	1
In Strasburg Platzspesen	50	50	50	50	—	25	25	25	25
Strasburg — Basel	290	290	135	64	18,6	326	326	112	77
	426	411	271	185	43,1	437	422	223	173
Per Eisenbahn direkt	364	364	195	156	36,5	354	354	189	150
Demnach per Rhein höher	62	47	76	29	6,6	83	68	34	23

Digitized by Google

Hier sind die gleichen Berichtigungen wie zu A bei den Platzspesen von Strasburg und für die Eisenbahnstrecken Strasburg—Basel und Mannheim—Basel vorzunehmen, wonächst sich die obenstehende Berechnung ergiebt.

Da in Betreff der Konkurrenz der französischen, mit der gegenüberliegenden badischen Eisenbahnstrecke ganz das zu A Gesagte gilt, so stellt sich der im Hinblick hierauf anzustellende Vergleich wie folgt:

	Eilgut. N. R.		Gew. Fracht. N. R.			Eilgut. N. R.		Gew. Fracht. N. R.	
per Dampfboot von	Cms.	Cms.	Cms.	Cms.	p. Eisenbahn von	Cms.	Cms.	Cms.	Cms.
Mannheim — Strasburg	85	70	85	70	Mannheim — Kehl	185	185	100	78
Rheinzoll	1	1	1	1					
Summa	86	71	86	71					
					Gegen die Wasserstraße theurer	99	114	14	7
in Strasburg Platzspesen	25	25	25	25	per Eisenbahn				
					Kehl — Basel	169	169	89	72
Strasburg — Basel	326	326	112	77					
Summa	351	351	137	102					
					Gegen die französische Strecke billiger	182	182	48	30
Summa	437	422	223	173		354	354	189	150
					Gegen links weniger	83	68	34	23

Also auch hier beruht die zum Nachtheile des theilweisen Wassertransportes auftretende Differenz lediglich in dem Umstande, daß die Fracht für die französische Bahnstrecke ungleich höher ist, als für die gegenüberliegende badische Bahnstrecke. Wäre dies aber auch nicht der Fall, so würde gar nicht abzusehen sein, wie der Erlaß des mit 1 Cent. angesetzten, in Wirklichkeit aber nur 35 Decimill. oder $\frac{1}{3}$ Cms. betragenden Rheinzolles irgend welchen Einfluß auf den Güterverkehr haben sollte.

C. Basel — Frankfurt.

	Ansatz der Denkschrift. Eilfracht N. Cms.	R. Cms.	Gewöhnliche Fracht N. Cms.	R. Cms.	Meilen.	Berichtigter Ansatz. Eilfracht N. Cms.	R. Cms.	Gewöhnliche Fracht N. Cms.	R. Cms.
Basel — Strasburg p. Eisenbahn	.	.	135	64	18,6	326	326	112	77
In Strasburg Platzspesen	.	.	50	50	—	25	25	25	25
Strasburg — Mainz p. Dampfschiff	.	.	75	60	36,2	75	60	75	60
Rheinzoll	.	.	29	29	—	29	29	29	29
Mainz — Frankfurt p. Eisenb. incl. Platzspesen	.	.	34	30	4,4	58	50	29	25
=	.	.	323	233	59,2	513	490	270	216
Per Eisenbahn direkt	.	.	269	228	46,1	508	508	261	216
Demnach per Rhein höher	.	.	54	5	13,1	5	.	9	.
Demnach per Rhein niedriger	.	.	.	.		.	18	.	.

Digitized by Google

Bei diesem Ansatze der Denkschrift sind zu berichtigen:

1. die Fracht für die Strecke Basel—Strasburg und die Platzspesen für Strasburg wie zu A.
2. der Betrag für die Strecke Mainz—Frankfurt in welchem 5 Cms. Platzspesen enthalten sind, die nicht zur Anrechnung kommen können, weil Frankfurt hier Bestimmungsort ist und deshalb auch bei dem direkten Bezuge per Eisenbahn ein solcher Ansatz nicht stattgefunden hat.
3. Die Fracht für die Eisenbahnstrecke Basel—Frankfurt [1]).

Seit dem Ausbau der Eisenbahn von Basel nach Haltingen kommen nämlich zur Erhebung

	Eilgut.	Frachtgut.	
für die Strecke von Basel—Haltingen	29 Cms.	18 Cms.	18 Cms.
für die Strecke von Haltingen—Frankfurt nach dem Tarife der Main-Neckar Bahn	479 =	243 =	198 =
Summa	508 =	261 =	216 =

Danach ergiebt sich die entsprechende berichtigte Kostenberechnung.

Nur bei den Eilgütern, welche auf der Taunusbahn nach dem Tarife der letztern den höheren Satz zahlen und nur bei jenem Frachtgut, welches den Normalsatz zahlt, stellt sich selbst für die in der Denkschrift als Rheinverkehr bezeichneten Touren, obwohl letztere eine 13,1 Meilen längere Wegestrecke umfassen, der Kostenbetrag um ein Unbedeutendes höher als bei direkten Versendungen per Eisenbahn. Daß auch diese Differenz lediglich durch die höheren Frachtsätze der französischen Bahn herbeigeführt ist, bedarf nach dem zu A Gesagten wohl keiner besonderen Auseinandersetzung.

D. Basel—Berlin.

	Ansatz der Denkschrift.				Meilen.	Berichtigter Ansatz.			
	Eilfracht		Gewöhnl. Fracht			Eilfracht		Gewöhnl. Fracht	
	N. Cms.	R. Cms.	N. Cms.	R. Cms		N. Cms.	R. Cms.	N. Cms.	R. Cms.
Basel — Strasburg p. Eisenbahn	290	290	135	64	18,6	326	326	112	77
In Strasburg Platzspesen	50	50	50	50	—	25	25	25	25
Strasburg — Köln p. Dampfschiff	125	100	125	100	61,5	125	100	125	100
Rheinzoll	46	46	46	46	—	46	46	46	46
In Köln Platzspesen	50	50	50	50	—	25	25	25	25
Köln—Berlin p. Eisenbahn	922	922	481	350	85	922	922	484	350
	1483	1458	887	660	165,1	1469	1444	817	623
Per Eisenbahn direkt	1406	1406	719	588	130,6	1406	1406	719	588
Demnach per Rhein höher	77	52	168	72	34,5	63	38	98	35

1) Der tarifmäßig bei Versendungen auf der Taunusbahn für größere Mengen eintretende Rabatt ist außer Anrechnung gelassen.

Digitized by Google

Gegen-Entwurf.

	Meilen.	Eilfracht. N. Cms.	Eilfracht. R. Cms.	Gewöhnliche Fracht. N. Cms	Gewöhnliche Fracht. R. Cms.
Basel — Strasburg per Eisenbahn . .	18,6	326	326	112	77
In Strasburg Platzspesen	—	25	25	25	25
Strasburg — Ruhrort p. Dampfschiff .	73,7	150	120	150	120
Rheinzoll	—	46	46	46	46
In Ruhrort Spesen	—	21	21	21	21
Ruhrort — Berlin per Eisenbahn . .	78	838	838	447	319
=	170,3	1406	1376	801	608
Per Eisenbahn direkt	130,6	1406	1406	719	588
Demnach per Rhein höher	39,7	.	.	82	20
Demnach per Rhein niedriger . . .	—	.	30	.	.

Hier sind zu berichtigen

1. Die Fracht für die Strecke Basel—Strasburg wie zu A.
2. Die Platzspesen von Strasburg und Köln nach Seite 118 u. f.
3. Die Fracht für die Strecke Köln—Berlin; da die Fracht von Köln bis Berlin nach Mathies Eisenbahn-Handbuch Seite 56 für gewöhnliches Frachtgut zur Normalklasse 3 Cms. mehr beträgt, als in der Denkschrift angesetzt sind.

Daß der in der Denkschrift bezeichnete Weg über Strasburg und Köln für die Versendungen rheinwärts der unvortheilhafteste ist, zeigt die obige Berechnung der Kosten für Transporte via Strasburg und Ruhrort, welche sogar für die Dampfschifffahrts-Gesellschaft einen höheren Frachtertrag gewährt. Bei dieser bleibt nur für gewöhnliches Frachtgut eine Differenz zum Vortheil des direkten Eisenbahn-Transports bestehen, hinsichtlich deren jedoch zu berücksichtigen ist, daß die Fracht für die beim Rheinverkehr mit erscheinende französische Bahn um 48 resp. 30 Cms. höher ist, als für die gegenüberliegende Badische Bahnstrecke, so daß also der Rheinverkehr selbst und der Weitertransport auf der Bahn von Ruhrort bis Berlin lediglich bei gewöhnlichem Frachtgut zum Normalsatze einen um 34 Cms. höheren Kostenbetrag nachweist. Dieser Differenzbetrag bei einer Strecke, die 39,7 Meilen länger ist, als der Eisenbahnweg von Basel bis Berlin, würde sich noch erheblich reduciren; denn in Ermangelung eines besonderen Frachtsatzes für die Strecke Strasburg—Ruhrort ist der für die Strecke Strasburg—Wesel also ein Mehrbetrag von p. p. 10 Cms. in Anrechnung gebracht, außerdem würden sich die Platzspesen, welche hier an 2 Orten aufkommen, während sie beim direkten Eisenbahn-Verkehre gar

Digitized by Google

nicht erscheinen, nach dem Seite 119 Gesagten für Ruhrort um ca. 9 Pf. vermindern lassen, so daß die Differenz von 14 Cms. für die Normalklasse bestehen bliebe.

Wenn in der Denkschrift besonders hervorgehoben wird, daß namentlich rohe Seide in die bei den Dampfschifffrachten gar nicht aufgenommene höchste Waarenklasse d. h. in die Klasse der sperrigen ꝛc. Güter gehöre, so dürfte zu bemerken sein, daß zu einer solchen Klassifikation wohl ein ausreichender Grund nicht vorliegt und der Hinweis auf den Tarif der Rhein-Yssel Gesellschaft genügen, nach welchem rohe Seide zum mittleren Satze, wie anderes gewöhnliches Frachtgut, befördert wird.

E. Berlin — Basel.

	Ansatz der Denkschrift.					Berichtigter Ansatz.			
	Eilfracht.		Gewöhnl. Fracht.		Meilen.	Eilfracht.		Gewöhnl. Fracht.	
	N. Cms.	R. Cms.	N. Cms.	R. Cms.		N. Cms.	R. Cms.	N. Cms.	R. Cms.
Berlin — Köln per Eisenbahn	922	922	481	350	85	922	922	484	350
In Köln Platzspesen	50	50	50	50	.	25	25	25	25
Köln — Strasburg p. Dampfschiff	175	140	175	140	61,5	175	140	175	140
Rheinzoll für inländische Waaren	19	19	19	19	.	19	19	19	19
In Strasburg Platzspesen . .	50	50	50	50	.	25	25	25	25
Strasburg — Basel p. Eisenbahn	290	290	135	64	18,6	326	326	112	77
=	1506	1471	910	673	165,1	1492	1457	840	636
Per Eisenbahn, direct . . .	1406	1406	719	588	130,6	1406	1406	719	588
Demnach per Rhein höher .	100	65	191	85	34,5	86	51	121	48

Gegen-Entwurf.

	Meilen.	Eilfracht.		Gewöhnliche Fracht.	
		N. Cms.	R. Cms.	N. Cms.	R. Cms.
Berlin — Ruhrort per Eisenbahn . . .	78	838	838	447	319
In Ruhrort Platzspesen	.	21	21	21	21
Ruhrort — Strasburg per Dampfschiff .	73,7	225	180	225	180
Rheinzoll	.	19	19	19	19
Strasburg, Spesen	.	25	25	25	25
Strasburg — Basel	18,6	326	326	112	77
=	170,3	1454	1409	849	641
Direct	130,6	1406	1406	719	588
Demnach per Rhein höher	39,7	48	3	130	53

Hier sind dieselben Berichtigungen wie zu D vorzunehmen.

Für das gewöhnliche Frachtgut erscheinen die Kosten via Ruhrort zwar etwas höher, als in der vorhergehenden Berechnung, jedoch nur in Folge des Umstandes, daß nach Lage des Tarifs der Ansatz für die

Digitized by Google

weitere Strecke von Wesel ab, also um ca. 15 resp. 10 Cms. zu hoch genommen werden mußte.

Wegen der Platzspesen von Ruhrort und wegen der höheren Frachtkosten auf der französischen Bahnstrecke wird übrigens auf das zu D Gesagte Bezug genommen.

Die dann noch verbleibende Differenz für gewöhnliches Frachtgut würde sich auch durch den ganzen Erlaß des Rheinzolles nicht beseitigen lassen.

Zu D und E ist jedoch zu bemerken, daß, soweit die amtlichen Wahrnehmungen reichen, zu keiner Zeit Köln oder ein anderer Ort der Rheinprovinz Sendungen zwischen Berlin und der Schweiz in nennenswerthem Umfange vermittelt hat, weil die Richtung, welche dieser Verkehr schon den geographischen Verhältnissen nach und abgesehen von den Frachtbeträgen nothwendig nehmen muß, derjenigen des Rheines so wenig nahe liegt, daß letzterem resp. den Orten der Rheinprovinz nach dem Seite 98 Gesagten, die theilweise Vermittelung dieses Verkehrs nach Berlin und allen östlich und südlich gelegenen Orten nicht angehören konnte, und jetzt um so weniger erst zugewandt werden kann, als nicht nur über Basel, sondern noch weit kürzer über Friedrichshafen und Lindau eine direkte Schienenverbindung mit der Schweiz hergestellt ist. Bei der Verkehrsrichtung zwischen Hamburg und der Schweiz ist die Uebereinstimmung mit dem Rheinwege schon eher vorhanden, und stellen sich deshalb die Verhältnisse für letzteren ungleich günstiger als in den vorberegten Fällen, wie dies der nachfolgende Vergleich zeigt.

F. Basel — Hamburg.

	Ansatz der Denkschrift.				Berichtigter Ansatz.				
	Eilfracht.		Gewöhnl. Fracht.		Meilen.	Eilfracht.		Gewöhnl. Fracht.	
	N. Cms.	R. Cms.	N. Cms.	R. Cms.		N. Cms.	R. Cms.	N. Cms.	R. Cms.
Basel — Strasburg p. Eisenbahn	.	.	135	64	18,6	326	326	112	77
In Strasburg Platzspesen . .	.	.	50	50	.	25	25	25	25
Strasburg — Köln p. Dampfschiff	.	.	125	100	61,5	125	100	125	100
Rheinzoll	.	.	46	46	.	46	46	46	46
In Köln Platzspesen	.	.	50	50	.	25	25	25	25
Köln — Hamburg p. Eisenbahn .	.	.	425	341	64,2	772	772	425	341
=	.	.	831	651	144,3	1319	1294	758	614
Per Eisenbahn direkt	.	.	772	622	136,6	1607	1607	765	656
Demnach per Rhein { höher . .	.	.	59	29	7,7	.	.	.	.
Demnach per Rhein { niedriger .	.	.	.	.	.	288	313	7	42

Digitized by Google

Gegen-Entwurf.

	Meilen.	Eilfracht. N. Cms.	Eilfracht. R. Cms.	Gewöhnliche Fracht. N. Cms.	Gewöhnliche Fracht. R. Cms.
Basel — Ruhrort wie ad D.	92,3	568	538	354	289
Ruhrort — Hamburg per Eisenbahn nach Mathies Eisenbahn-Handbuch S. 56 .	56,2	688	688	388	309
=	148,5	1256	1226	742	588
Per Eisenbahn direkt	136,6	1607	1607	765	656
per Rhein { mehr	11,9	.	.	.	.
per Rhein { weniger	.	351	381	23	68

Zunächst ist hier hervorzuheben, daß der Frachtansatz von 622 Cms. den eigenen Angaben der Denkschrift nicht entspricht, indem dort der wirklichen Erhebung entsprechend 662 Cms. angesetzt sind, und daß nur in Folge dieser Unrichtigkeit der Rheinverkehr um 29 Cms. höher belastet erscheint, während sich die Kosten für denselben nach der Denkschrift selbst um 11 Cms. niedriger stellen, als die Eisenbahnfracht. Außerdem sind die Kosten für die Strecke Basel — Strasburg wie zu D und die Ansätze für den direkten Eisenbahn-Verkehr nach dem direkten Tarife des Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbandes und dem ad C für die Strecke von Basel bis Haltingen Gesagten zu berichtigen.

Schon die in der Denkschrift selbst angesetzte Tour ergiebt sonach für alle Klassen geringere Frachtkosten als der direkte Eisenbahn-Transport, noch mehr ist dies aber bei der zwar um 11,9 Meilen längeren, der Frachtersparniß wegen aber ungleich günstigern Tour via Ruhrort der Fall, obwohl hier die Dampfschifffahrtsfracht bis Wesel angesetzt ist.

G. Hamburg — Basel.

	Ansatz der Denkschrift. Eilfracht. N. Cms.	Eilfracht. R. Cms.	Gewöhnl. Fracht. N. Cms	Gewöhnl. Fracht. R. Cms	Berichtigter Ansatz. Meilen.	Eilfracht. N. Cms.	Eilfracht. R. Cms.	Gewöhnl. Fracht. N. Cms.	Gewöhnl. Fracht. R. Cms.
Hamburg — Köln per Eisenbahn	.	.	425	341	64,2	772	772	425	341
In Köln Platzspesen	.	.	50	50	.	25	25	25	25
Köln — Strasburg p. Dampfschiff	.	.	175	140	.	175	140	175	140
Rheinzoll	.	.	19	19	61,5	19	19	19	19
In Strasburg Platzspesen . .	.	.	50	50	.	25	25	25	25
Strasburg — Basel p. Eisenbahn	.	.	135	64	18,6	326	326	112	77
=	.	.	854	664	144,3	1342	1307	781	627
Per Eisenbahn direct . . .	.	.	772	622	136,6	1607	1607	765	656
Demnach per Rhein höher .	.	.	82	42	7,7	.	.	16	.
niedriger	.	.	.	.	.	265	300	.	29

Berichtigungen wie zu D. u. F.

Digitized by Google

Gegen-Entwurf.

	Meilen.	Eilfracht. N. Cms.	Eilfracht. R. Cms.	Gewöhnliche Fracht. N. Cms.	Gewöhnliche Fracht. R. Cms.
Hamburg — Ruhrort wie zu F. . . .	56,2	688	688	388	309
Ruhrort — Strasburg wie zu E. . . .	92,3	616	571	402	322
=	148,5	1304	1259	790	631
Direct.	136,6	1607	1607	765	656
Demnach per Rhein mehr	1,9	.	.	25	.
weniger	.	303	348	.	25

Hier verhält es sich also ähnlich wie beim Transporte in umgekehrter Richtung, indem nur beim gewöhnlichen Frachtgute zur Normalklasse ein Unterschied zum Nachtheile des Rheinverkehrs bestehen bleibt, wegen dessen auf das zu D für die Strecke Berlin—Basel via Ruhrort Gesagte Bezug genommen wird.

H. Hâvre — Mannheim.

	Ansatz der Denkschrift			
	Eilfracht. N. Cms.	Eilfracht. R. Cms.	Gewöhnliche Fracht. N. Cms.	Gewöhnliche Fracht. R. Cms.
Hâvre — Düsseldorf per Aachen . . .	.	.	421	.
In Düsseldorf Platzspesen	.	.	50	.
Düsseldorf — Mannheim p. Dampfschiff	.	.	120	.
Rheinzoll	.	.	60	.
=	.	.	651	.
Per Eisenbahn direkt	.	.	544	.
Demnach per Rhein höher	.	.	107	.

Gegen-Entwurf.

	Meilen.	Eilfracht. N. Cms.	Eilfracht. R. Cms.	Gewöhnliche Fracht. N. Cms.	Gewöhnliche Fracht. R. Cms.
Hâvre — Köln p. Eisenbahn . .	111,6	1060	1060	400	301
In Köln Spesen	.	25	25	25	25
Köln — Mannheim p. Dampfschiff	37	89	75	89	75
Rheinzoll	.	51	51	51	51
=	148,6	1225	1211	565	452
Per Eisenbahn direkt	115	1349	1349	544	522
per Rhein { mehr	33,6	.	.	21	.
per Rhein { weniger	.	124	138	.	70

Um die Tour von Frankreich per Eisenbahn nach Düsseldorf als die billigste darzustellen und dadurch zu der vorstehenden Berechnung

Digitized by Google

gelangen zu können, sind in der Denkschrift den Frachtsätzen für die Route nach Köln noch Abholungs- und Zustellungs-Gebühren zugesetzt.

Die Fracht beträgt nämlich nach dem Tarife der Rheinisch-Belgisch-Französischen Eisenbahn im internationalen Verkehre für Eilgut 1060 Cms., gewöhnliches Frachtgut N. 400 Cms. und R. 301 Cms. In der Denkschrift erscheinen jedoch 1085, resp. 450 u. 351 Cms., mehr: die Abholung- und Zustellungs-Gebühren ad 25 resp. 50 u. 50 Cms.

Da selbst dieser Zuschlag für Eilgüter zu jenem Zwecke nicht ausreichte, blieben in der Denkschrift außerdem die Eilgutfrachten bis Düsseldorf ad 1110 Cms. außer Ansatz.

Es ist indeß Seite 10⅝ schon gezeigt, daß bei Versendung nach dem Oberrheine die Waaren nicht über Düsseldorf gehen und auch nicht gehen können, sondern der geringeren Kosten wegen über Köln befördert werden müssen. Für diesen Transport sind die Kosten oben angegeben.

Es bleibt hier zwar eine Differenz von 21 Cms. zu Lasten des Rheinverkehrs beim gewöhnlichen Frachtgute zur Normalklasse bestehen, diese erscheint jedoch, von dem Eilgute ganz abgesehen, gering gegen die Frachtersparniß von 70 Cms. bei den Gütern zur ermäßigten Klasse, welcher gerade die wichtigsten und in großen Mengen zur Versendung gelangenden Artikel wie Baumwolle, Kaffee, Reis und andere Colonial-Waaren, Garne aller Art ꝛc. Ausweis der Tarife angehören.

Die Berechnung selbst ist übrigens ohne praktische Bedeutung, da zu keiner Zeit die für Mannheim bestimmten Waaren von Hâvre resp. Paris per Eisenbahn nach Köln oder Düsseldorf gelangten, so daß in dieser Beziehung das zu E Gesagte gilt. Derartige Transporte könnten auch nicht mit Vortheil unternommen werden, da die Entfernung von Hâvre bis Köln beinahe eben so groß ist, als die von Hâvre nach Mannheim und deshalb die Fracht- und Zollbeträge für die 37 Meilen lange Strecke von Köln bis Mannheim ganz unnützerweise aufgetrieben würden.

Die betreffenden Waaren nahmen deshalb auch bisher ihren Weg nicht über Köln, sondern über Saarbrücken d. h. auf dem kürzesten Wege von Hâvre und Paris nach Mittel- und Süd-Deutschland.

Digitized by Google

I. Mannheim — Hâvre.

	Ansatz der Denkschrift.			
	Eilfracht.		Gewöhnliche Fracht.	
	N. Cms.	R. Cms.	N. Cms.	R. Cms.
Mannheim — Düsseldorf per Dampfschiff	.	.	90	.
Rheinzoll für inländische Waaren . .	.	.	28	.
In Düsseldorf Platzspesen	.	.	50	.
Düsseldorf — Hâvre per Aachen . . .	.	.	421	.
=	.	.	589	.
per Eisenbahn direct	.	.	544	.
Demnach per Rhein höher	.	.	45	.

Gegen-Entwurf.

	Meilen.	Eilfracht.		Gewöhnliche Fracht.	
		N. Cms.	R. Cms.	N. Cms.	R. Cms.
Mannheim — Köln per Dampfschiff	37	75	60	75	60
Rheinzoll	.	27	27	27	27
Platzspesen in Köln	.	25	25	25	25
Köln — Hâvre per Eisenbahn .	111,6	1060	1060	400	301
=	148,6	1187	1172	527	413
per Eisenbahn direct	115	1349	1349	544	522
per Rhein mehr	33,6	.	.	.	.
weniger	.	162	177	17	109

Wegen der Berechnung für Düsseldorf gilt das zu H Gesagte und zeigt der vorstehende Ansatz, daß die Versendungen rheinabwärts via Köln der größeren Wegestrecke ungeachtet in allen Klassen eine erhebliche Frachtersparniß gegen die direkte Eisenbahn-Verbindung ergeben.

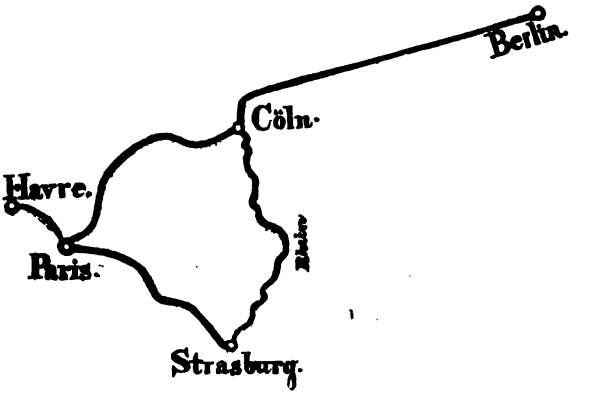
K. Hâvre — Berlin.

Ansatz der Denkschrift.	Gewöhnliches Frachtgut.	
	N. Cms.	R. Cms.
Havre — Strasburg per Eisenbahn	394	394
In Strasburg Spesen	50	50
Strasburg — Köln per Dampfschiff	125	100
Rheinzoll	46	46
In Köln Spesen	50	50
Köln — Berlin per Eisenbahn	481	350
=	1146	990
per Eisenbahn direct per Aachen	1039	926
Demnach per Rhein höher	107	64

Daß eine Waaren-Beförderung von Hâvre nach Berlin via Strasburg und Köln ganz naturwidrig ist, ergiebt sich aus den hierneben

Digitized by Google

angedeuteten geographischen Verhältnissen und ist es schon deshalb widersinnig, den Rhein als Verkehrsstraße zwischen Hâvre resp. Paris und Berlin anzunehmen, da man sonst, bei der Unmöglichkeit, eine Grenze zu ziehen, von Station zu Station fortschreitend dahin gelangen würde, auch für die Sendungen nach Königsberg und Petersburg den Rhein als Verkehrsstraße gelten lassen zu müssen.



In beiden Fällen, beim direkten Verkehr per Eisenbahn, wie bei den in der Denkschrift bezeichneten Versendungen via Strasburg würde die Waare von Köln ab auf der Köln-Mindener Eisenbahn weiter gehen. Es handelte sich daher nur um die Frage, ob die Waaren von Hâvre über Strasburg oder auf direktem Wege billiger nach Köln kommen können.

Nun ergeben sich aber für die beiden Eisenbahnen, auf welchen die Waare befördert werden muß, bevor dieselbe den Rhein in dem einen oder andern Falle überhaupt nur erreicht, folgende Zahlen-Verhältnisse:

	Meilen.	Eilgut.	Frachtgut. N.	Frachtgut. R.
Hâvre — Strasburg p. Eisenbahn	97,1	1089 Cms.	394 Cms.	394 Cms.
Hâvre — Köln p. Eisenbahn	111,6	1060 "	400 "	301 "
Letztere mehr	14,5	— "	6 "	— "
" weniger	—	29 "	— "	93 "

Schon diese Frachtunterschiede bei den gedachten beiden Eisenbahnen machen es zu einer Unmöglichkeit, die Waaren nach Köln via Strasburg zu befördern, da bei letzterer Richtung für die 61,5 Meilen lange Strecke von Strasburg bis Köln, Fracht, Rheinzoll und 2malige Umladungskosten, wofür die Denkschrift im Ganzen 2 Fr. 71 Cms. resp. 2 Fr. 46 Cms. ansetzt, ganz unnütz aufgetrieben würden.

Es sind auch bisher über Strasburg nach Köln wohl von Lyon, Marseille und anderen Städten im Süden Frankreichs, aber nie von Hâvre und Paris Waaren nach Köln gekommen.

Digitized by Google

L. Paris — Frankfurt.

	Ansatz der Denkschrift.			
	Eilfracht.		Gewöhnliche Fracht.	
	N. Cms.	R. Cms.	N. Cms.	R. Cms.
Paris — Düsseldorf per Aachen . . .	.	.	346	.
In Düsseldorf Platzspesen	.	.	50	.
Düsseldorf — Mainz p. Dampfschiff .	.	.	85	.
Rheinzoll	.	.	42	.
Mainz — Frankfurt p. Eisenbahn incl. Platzspesen	.	.	34	.
=	.	.	557	.
Per Eisenbahn direkt	.	.	499	.
Demnach per Rhein höher	.	.	58	.

Gegen-Entwurf.

	Meilen.	Eilfracht.		Gewöhnliche Fracht.	
		N. Cms.	R. Cms.	N. Cms.	R. Cms.
Paris — Köln per Eisenbahn . .	81,1	905	905	325	213
In Köln Spesen	.	25	25	25	25
Köln — Mainz p. Dampfschiff .	25,2	75	60	75	60
Rheinzoll	.	33	33	33	33
Mainz — Frankfurt p. Eisenbahn	4,4	58	50	29	25
=	110,7	1096	1073	487	356
Per Eisenbahn direkt	96,2	1128	1128	499	466
per Rhein mehr	14,5	.	.	.	.
weniger	.	32	55	12	110

Wegen des Transportes via Düsseldorf gilt das zu H und wegen der Platzspesen in Frankfurt das zu C Gesagte.

Für die Route via Köln sind aber die Transportkosten erheblich geringer, als bei den direkten Sendungen via Strasburg per Eisenbahn.

M. Paris — Mannheim.

	Ansatz der Denkschrift.			
	Eilfracht.		Gewöhnliche Fracht.	
	N. Cms.	R. Cms.	N. Cms.	R. Cms.
Paris — Strasburg per Aachen . . .	.	.	346	.
Düsseldorf — Mannheim wie bei H. .	.	.	230	.
=	.	.	576	.
Per Eisenbahn direkt	.	.	434	.
Demnach per Rhein höher	.	.	142	.

Digitized by Google

Gegen-Entwurf.

	Meilen.	Eilfracht. N. Cms.	Eilfracht. R. Cms.	Gewöhnliche Fracht. N. Cms.	Gewöhnliche Fracht. R. Cms.
Paris — Köln per Eisenbahn . .	81,1	905	905	325	213
In Köln Spesen	.	25	25	25	25
Köln — Mannheim p. Dampfschiff	37	100	80	100	80
Rheinzoll	.	51	51	51	51
=	118,1	1081	1061	501	369
per Eisenbahn direct	86,8	996	996	434	411
per Rhein mehr	31,3	85	65	67	.
weniger	.	.	.	.	42

Was hier Rheinverkehr genannt wird, ist im Wesentlichen ein Transport per Eisenbahn, auf welche bei beiden Seiten 81,1 Meilen treffen, so daß in Wirklichkeit 37 Meilen Wasserstrecke mit einer Eisenbahnstrecke von 5,7 Meilen verglichen werden.

Es wird dieserhalb, so wie in Betreff der nachfolgenden Berechnung ad N wegen der analogen Verhältnisse auf das zu H Gesagte Bezug genommen.

N. Mannheim — Paris.

	Ansatz der Denkschrift. Eilfracht. N. Cms.	Eilfracht. R. Cms.	Gewöhnliche Fracht. N. Cms.	Gewöhnliche Fracht. R. Cms.
Mannheim — Düsseldorf per Dampfschiff	.	.	90	.
Rheinzoll für inländische Waaren . .	.	.	28	.
In Düsseldorf Platzspesen	.	.	50	.
Düsseldorf — Paris per Aachen . . .	.	.	346	.
=	.	.	514	.
per Eisenbahn direct	.	.	434	.
Demnach per Rhein höher	.	.	80	.

Gegen-Entwurf.

	Meilen.	Eilfracht. N. Cms.	Eilfracht. R. Cms.	Gewöhnliche Fracht. N. Cms.	Gewöhnliche Fracht. R. Cms.
Mannheim — Köln p. Dampfschiff	37	75	60	75	60
Rheinzoll	.	27	27	27	27
In Köln Spesen	.	25	25	25	25
Köln — Paris p. Eisenbahn . .	81,1	905	905	325	213
=	118,1	1032	1017	452	325
per Eisenbahn direct	86,8	996	996	434	411
per Rhein mehr .	31,3	36	21	18	.
weniger	.	.	.	.	86

Digitized by Google

O. Paris — Berlin.

	Ansatz der Denkschrift.			
	Eilfracht.		Gewöhnliche Fracht.	
	N. Cms.	R. Cms.	N. Cms.	R. Cms.
Paris — Strasburg per Eisenbahn . .	.	.	284	284
Alle übrigen Kosten wie bei K. . . .	.	.	752	596
=	.	.	1036	880
per Eisenbahn direct per Aachen . . .	.	.	910	797
Demnach per Rhein höher	.	.	126	83

Zu O. kommen nach erfolgter Berichtigung nur in Vergleich:

	Meilen.	Eilfracht.		Gewöhnliche Fracht.	
		N. Cms.	R. Cms.	N. Cms.	R. Cms.
Paris — Strasburg p. Eisenbahn	66,6	736	736	284	284
In Strasburg Spesen . . .	.	25	25	25	25
Strasburg — Köln p. Dampfschiff	61,5	125	100	125	100
Rheinzoll	.	46	46	46	46
Sa. Paris — Köln via Strasburg	128,1	932	907	480	455
und Paris — Köln direct . . .	81,1	905	905	325	325

In dem was die Denkschrift Rheinverkehr nennt, ist eine Eisenbahnstrecke von 151,6 Meilen begriffen und sind sonach in Wirklichkeit die Kosten für den Transport auf einer Eisenbahnstrecke von 14,5 Meilen mit denen für eine 61,5 Meilen lange Wasserstrecke, bei welcher noch Rheinzoll und doppelte Umladekosten in Anrechnung kommen, verglichen worden. Es gilt dieserhalb ganz das zu K und M Gesagte.

Bezüglich der nun folgenden Berechnungen ist hervorzuheben, daß die Denkschrift bei denselben, um eine möglichst große Benachtheiligung des Rheinverkehres nachzuweisen, von ihrem eigenen oben Seite 123 erwähnten Grundsatze abgeht und nunmehr die höchste Klasse ihres Frachttarifes mit in Vergleich stellt, obgleich sie selbst sagt, daß die betreffenden Güter den großen Handelsverkehr minder berühren.

Es wird daher auch hier vor Allem die Uebereinstimmung mit den vorhergehenden Berechnungen herzustellen sein.

Digitized by Google

P. Mannheim — Mainz.

	Ansatz der Denkschrift.			Meilen.	Berichtigter Ansatz.			
					Eilfracht.		Gewöhnl. Fracht.	
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse		N.	R.	N.	R.
	Cms.	Cms.	Cms.		Cms.	Cms.	Cms.	Cms.
Mannheim — Mainz p. Dampfschiff	75	50	40	11,7	50	40	50	40
Rheinzoll für inländische Waaren .	16	16	16	.	16	16	16	16
=	91	66	56	11,7	66	56	66	56
per Eisenb. direkt incl. Fuhrlohn (3 Xr.) v. Mannheim n. Ludwigshafen	110	64	43	8,9	117	117	64	43
per Rhein höher	.	2	13	2,8	.	.	2	13
niedriger	19	.	.	.	51	61	.	.
Bergfahrt.								
Mainz — Mannheim p. Dampfboot	.	.	.	11,7	45	35	45	35
per Eisenbahn direkt	.	.	.	8,9	117	117	64	43
Demnach per Rhein mehr	.	.	.	2,8	.	.	.	.
weniger	.	.	.	.	72	82	19	8

Sowohl bezüglich der Frachten als in Betreff des Rheinzolles liegt hier eine auffallende Abnormität vor, da erstere, Ausweis der Tarife für die Thalfahrt höher sind, als für die Bergfahrt und ebenso Rheinzoll in der Bergfahrt gar nicht erhoben wird.

Lediglich diesem Umstande ist es zuzuschreiben, daß die Resultate beim Rheinverkehre zu Thal sich ungünstiger gestalten, als beim Eisenbahnverkehre, während die Bergfahrt, wie die Berechnung zeigt, ungleich vortheilhaftere Resultate liefert.

Q. Mannheim — Frankfurt.

	Ansatz der Denkschrift.			Berichtigter Ansatz.				
					Eilfracht.		Gewöhnl. Fracht.	
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Meilen.	N.	R.	N.	R.
	Cms.	Cms.	Cms.		Cms.	Cms.	Cms.	Cms.
Mannheim — Mainz wie zu P. .	91	66	56	11,7	66	56	66	56
Mainz — Frankfurt p. Eisenbahn .	69	34	30	4,4	58	50	29	25
=	160	100	86	16,1	124	106	95	81
per Eisenbahn direkt	139	75	61	11,8	132	132	72	57
Demnach per Rhein höher	21	25	25	4,3	.	.	23	24
niedriger	.	.	.	.	8	26	.	.

Auf das zu P Gesagte wird Bezug genommen, da hier ganz dieselbe Rheinstrecke in Ansatz kommt.

Digitized by Google

R. Rotterdam — Köln.

	Ansatz der Denkschrift.			Berichtigter Ansatz.				
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Meilen.	Eilfracht.		Gewöhnl. Fracht.	
					N.	R.	N.	R.
	Cms.	Cms.	Cms.		Cms.	Cms.	Cms.	Cms.
Rotterdam—Köln p. Dampfschiff .	220	120	105	41,7	120	105	120	105
Rheinzoll	28	28	28	.	28	28	28	28
=	248	148	133	41,7	148	133	148	133
Antwerpen—Köln p. Eisenbahn .	104	104	90	32,4	270	270	102	88
Demnach per Rhein höher	144	44	43	9,3	.	.	46	45
niedriger	.	.	.	.	122	137	.	.

Die Berechnung hat an und für sich keine praktische Bedeutung, da es wesentlich darauf ankommt, welche Bestimmung die Waare hat. Bleibt dieselbe in der Rheinprovinz oder geht sie rechts des Rheines weiter, so fällt der Rheinzoll ganz fort und kommen dafür Platzspesen in Anrechnung; geht die Waare rheinaufwärts weiter, so wird der Eisenbahnverkehr einseitig mit den Platzspesen, der Rheinverkehr dagegen mit dem Rheinzolle für die Strecke unterhalb Köln belastet.

Wenn dann auch in dem letzteren Falle ein geringer Frachtunterschied zu Gunsten des Eisenbahnverkehrs bleibt, so wird doch der Hinweis auf die Seite 108 u. f. dargestellten Zahlenverhältnisse genügen, um zu zeigen, daß diese Frachtdifferenz nicht gefahrbringend für den Rheinverkehr ist.

S. Rotterdam — Düsseldorf.

	Ansatz der Denkschrift.			Berichtigter Ansatz.				
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Meilen.	Eilfracht.		Gewöhnl. Fracht.	
					N.	R.	N.	R.
	Cms.	Cms.	Cms.		Cms.	Cms.	Cms.	Cms.
Rotterdam—Düsseldorf p. Dampfschiff	190	105	95	34,2	105	95	105	95
Rheinzoll	19	19	19	.	19	19	19	19
=	209	124	114	34,2	124	114	124	114
Antwerpen—Düsseldorf p. Eisenb.	125	125	106	34,4	315	315	122	103
Demnach per Rhein höher	84	.	8	.	.	.	2	11
niedriger	.	1	.	0,2	191	201	.	.

Für diese Strecke gilt ganz das zu R Gesagte mit dem Hinzufügen, daß die geringfügige Differenz von 2 resp. 11 Cms., welche allein bei dem gewöhnlichen Frachtgute zum Nachtheile des Rheinverkehres bestehen bleibt, entweder durch den betreffenden Rheinzoll oder durch die

Digitized by Google

event. beim Eisenbahnverkehre hinzutretenden Platzspesen ganz beseitigt wird.

T. Ostende — Köln.

	Ansatz der Denkschrift.			Berichtigter Ansatz.				
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Meilen.	Eilfracht.		Gewöhnl. Fracht.	
					N.	R.	N.	R.
	Cms.	Cms.	Cms.		Cms.	Cms.	Cms.	Cms.
Eisenbahn direkt	134	120	120	45,5	370	370	132	118
Rotterdam — Köln per Dampfschiff wie zu R.	248	148	133	41,7	148	133	148	133
Demnach per Rhein höher	114	28	13	.	.	.	16	15
niedriger	.	.	.	3,8	222	237	.	.

Wie zu R. Auch hier beseitigt sich die zu Gunsten des Eisenbahnverkehres auftretende Differenz entweder durch den Wegfall des Rheinzolles ad 28 Cms. oder durch die event. dem Eisenbahnverkehr zutretenden Platzspesen ad 25 Cms. Daß übrigens der Verkehr auf der fraglichen Eisenbahnstrecke ganz unerheblich ist, geht aus der Darstellung Seite 111 ganz unzweifelhaft hervor.

U. Ostende — Düsseldorf.

	Ansatz der Denkschrift.			Berichtigter Ansatz.				
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Meilen.	Eilfracht.		Gewöhnl. Fracht.	
					N.	R.	N.	R.
	Cms.	Cms.	Cms.		Cms.	Cms.	Cms.	Cms.
Eisenbahn direkt	155	155	136	47,5	415	415	152	133
Rotterdam — Düsseldorf wie bei S.	209	124	114	34,2	124	114	124	114
Demnach per Rhein höher	54	.	.	.	.	.	.	.
niedriger	.	31	22	13,3	291	301	28	19

Durch die Berichtigung des Ansatzes beseitigt sich die in der Denkschrift zu Gunsten des Eisenbahnverkehrs auftretende Differenz. Im Uebrigen gilt das ad T Gesagte. —

Es ergiebt sich sonach, daß die in der Denkschrift aufgestellten Berechnungen und die daran geknüpften Behauptungen fast ohne Ausnahme als unzutreffend zurückgewiesen werden müssen; daß fast durchweg die dargestellten Differenzen nicht auf den Rheinverkehr treffen, sondern auf die Eisenbahnstrecken, welche diesem sogenannten Rheinverkehre nicht bloß eingeschoben sind, sondern oft den ganz überwiegenden Theil ausmachen, daß die Darstellung solcher Differenzen endlich nur dadurch ermöglicht wurde, daß die Waaren bei den Berechnungen auf Straßenzüge verwiesen werden, auf welchen ein Verkehr für die in

Digitized by Google

Betracht gezogenen Orte wegen des ganz unverhältnißmäßig verlängerten und dadurch ganz naturwidrigen Weges weder zu irgend einer Zeit bestanden hat, noch jemals sich ausbilden kann.

Wären aber so triftige Einwände auch nicht zu erheben und die Berechnungen in allen Theilen zutreffend, so darf nicht außer Acht gelassen werden, daß sie sich auf Frachttarife stützen, welche das Maximum der Frachtsätze nachweisen. Es darf nicht außer Acht gelassen werden, daß, wie Seite 60 hervorgehoben, die Personen-Dampfboote nur den geringsten Theil des Güterverkehrs vermitteln, daß also das, was für die Personen-Dampfschiffe gilt, eine Folgerung für das große Ganze des gewaltigen Güterverkehrs auf dem Rheine nicht im Entferntesten gestattet. Die Personen-Dampfschiffe befördern gewöhnliches Frachtgut in der Strecke von Rotterdam bis Mannheim zum Satze von 215 Cms., in der Strecke von Köln bis Mannheim zu 100 Cms., die Schleppschiffe, welche sich gleich regelmäßig und fast eben so rasch bewegen, fördern in der gleichen Strecke zu 125 resp. 48 Cms. Sie gewähren dabei einen Rabatt, der sich nach Seite 121 bis zu 20 % steigert.

Das sind Unterschiede in den Frachtkosten, gegen welche die geringfügigen Differenzen verschwinden, welche nach den vorstehenden berichtigten Berechnungen für den Güterverkehr auf Dampfschiffen verbleiben. Träten aber auch selbst derartige Differenzen bei der Schifffahrt im Allgemeinen auf, so wäre noch zu berücksichtigen, daß die Frachten nicht so feststehend sind, daß solche bei einer auf die Annahme eines bestimmten Satzes gegründeten Berechnung als genau zutreffend angesehen werden könnten. Die Rhein-Schiffahrts-Central-Kommission selbst sagt in ihrem Jahresberichte pro 1854 Seite 4: „die Frachtpreise waren sehr verschieden und wechselten nach Zeit und Umständen. Sie lassen sich daher nicht mit Genauigkeit angeben.“

Von dem Schwanken der Frachtpreise ganz abgesehen, würden die hervortretenden Differenzen aber auch nur dann etwas beweisen, wenn sämmtliche in Betracht kommende Frachttarife eine gleichartige Waaren-Klassifikation ergäben. Wie wenig dies der Fall ist, läßt selbst die oberflächlichste Durchsicht der verschiedenen Schifffahrts- und Eisenbahntarife sofort erkennen. Wird daher irgend ein Objekt von einer Gesellschaft zum Normalsatze, von einer andern zum ermäßigten Satze befördert, so kann letztere auf gleichen Strecken ihrer Klassifikation

Digitized by Google

wegen nicht konkurriren, wenn auch sonst die Frachtsätze der analogen Klasse aufs Genaueste übereinstimmen. Hierzu kommt noch, daß eine Menge wichtiger Verkehrs-Artikel entweder nur ¼ oder ⅒ des konventionsmäßigen Rheinzolles zu tragen haben oder vom Rheinzoll ganz befreit sind, daß sich also die für den Rheintransport in Berechnung gestellten Kosten mehr oder weniger erheblich ermäßigen, während die für den Eisenbahnverkehr unverändert bestehen bleiben.

Es ist klar, daß durch derartige Verhältnisse der Ausfall bei einem Artikel durch die größeren Vortheile bei einem andern Artikel wieder ausgeglichen wird, und so großes Gewicht auch von verschiedenen Seiten her auf die in der Denkschrift aufgestellten Kosten-Berechnungen gelegt worden ist, so wird es doch nach der vorstehenden Beleuchtung dieser Berechnungen außer Zweifel stehen, daß dieselben keine sonderliche Bedeutung haben und daß sie eine bedrohliche Konkurrenz der in Betracht gezogenen Eisenbahnen, selbst den mit den ungünstigsten Frachttarifen ausgerüsteten Personen-Dampfschifffahrts-Gesellschaften gegenüber, nicht beweisen.

Wäre eine so bedrohliche Konkurrenz, wie sie die Denkschrift aus jenen Berechnungen ableiten will, in Wirklichkeit vorhanden, so wäre es auch unerklärlich, wie sich der Rheinverkehr in so erstaunlicher Weise steigern konnte, da die jetzt in Vergleich gezogenen Frachtsätze und sonstigen Transportkosten nicht etwa erst vor Kurzem normirt, sondern fast ohne Ausnahme seit Jahren in Anwendung gewesen sind.

f. Von der Konkurrenz der französischen Verkehrsstraßen.

Nachdem somit die Frage, inwiefern aus der Höhe der Frachtsätze die Möglichkeit einer Beeinträchtigung des Rheinverkehres durch die konkurrirenden Eisenbahnen abzuleiten ist, ihre Erörterung gefunden hat, wird nunmehr die Güterbewegung auf den französischen Handelsstraßen spezieller in Betracht zu ziehen sein. Die Konkurrenz dieser letzteren wird von allen Seiten als besonders bedrohlich geschildert. Die Denkschrift sagt darüber auf Seite 12: „Der Import über Antwerpen und Köln oder Düsseldorf hat bis anhero demjenigen durch Schlepp- und Segelschiffe über Rotterdam außergewöhnlich nur dann Konkurrenz gemacht, wenn Elementarhindernisse die Schifffahrt ganz oder theilweise unterbrachen. Anders ist es mit der Konkurrenz der Eisenbahnen, die sich namentlich für die nach Frankreich und der Schweiz

Digitized by Google

gehenden Waaren (baumwollene Artikel ꝛc.) von England aus gebildet und schon den Vorrang gewonnen hat, so daß durch den Ausfall bedeutender Transporte jener Provenienz und Bestimmung die Schlepp- und Segelschifffahrt des Rheines schon sehr erhebliche Verluste erlitten hat."

"Englische baumwollene Waaren, welche früher ihren Weg von England über Rotterdam nach Baden, der Schweiz und dem Elsaß ꝛc. nahmen, gehen jetzt zur See nach Hâvre und von dort mittelst Eisenbahn nach Mühlhausen, Basel ꝛc."

Sie fügt dann im Nachtrage I. Seite 23 hinzu:

"Während diese Schrift im Druck begriffen ist, gehen Berichte über einen neuen Verlust der Rheinschifffahrt ein. — Rohe Baumwolle, ein Artikel, welcher einen bedeutenden Rang unter den Handelstransportgütern auf dem Rheine einnimmt, ist im Herbst 1854 in sehr ansehnlichen Quantitäten dem Rheintransport entzogen und von Liverpool via Boulogne und Paris nach Basel versandt worden."

Die Handelskammer in Düsseldorf, welche in dem der Königlichen Regierung daselbst unterm 8. September 1855 erstatteten Berichte die Denkschrift in allen Theilen zu bestätigen und zu befürworten bestrebt ist, sagt: "Unsere wiederholt ausgesprochenen Befürchtungen über den großen Einfluß der französischen Eisenbahnen und Kanäle auf den Rheinischen Transithandel nach der Schweiz, dem Elsaß und selbst nach Süddeutschland bestätigen sich immer mehr und mehr. Außer dem Rhein- und Marne-Kanale zwischen Vitry le français und Strasburg, dem Rhein- und Rhone-Kanale zwischen Lyon und Strasburg und den Wasserverbindungsstraßen der Rhone und der Seine sind es besonders die nach Hâvre, Bordeaux und Boulogne führenden Eisenbahnen, welche eine Masse Transitgüter, die sonst fast alle auf den Rhein angewiesen waren, an sich gezogen haben und bei der Begünstigung, welche ihnen der französische Frachttarif und die Erleichterungen in den Zollformalitäten gewähren, noch mehr an sich ziehen werden," und fährt dann fort, nachdem sie im Laufe der weiteren Darstellung auf die oben Seite 99 erörterte Konkurrenz der Weser hingewiesen: "Noch größeren Abbruch aber erleidet der Verkehr auf dem Rheine durch die Eingangs erwähnten französischen Eisenbahnen und Kanäle ꝛc. Einen schlagenden Beweis liefert der Umstand, daß der Polizei-Präfekt in Paris unterm 28. Dezember 1854 die Nordostbahn autorisirte, rohe

Digitized by Google

Baumwolle per Tonne, ca. 1000 Kil., mit Inbegriff aller Spesen von Liverpool bis Basel zu 122 Fr. 50 Cms. zu befördern."

Von anderer Seite her wurde geäußert:

"Es liegt bereits die Thatsache vor, daß Sendungen roher Baumwolle aus England nach der Schweiz, welche früher den Rhein benutzt hatten, diesen Strom verlassen und den Weg über Hâvre und über die französischen Eisenbahnen unmittelbar nach der Schweiz genommen haben. Täusche man sich ja nicht über die Bedeutung dieser Erscheinung und gebe man sich nicht der irreführenden Meinung hin, daß, weil eine merkbare Abnahme des Rheinverkehrs jetzt noch nicht wahrzunehmen, die ihn bedrohende Gefahr nicht vorhanden oder doch noch ferne sei und darum jetzt noch keine Opfer erfordere. Wollte man damit warten, bis eine Abnahme wirklich bemerkbar wird, dann wäre es zu spät; denn alsdann hat der Ruin bereits begonnen, und kann mit Opfern, die jetzt noch genügen, nicht mehr abgewendet werden." —

"Eröffnet sich — namentlich von der See aus ein neuer Verkehrsweg, welcher für eine gewisse Richtung Aussicht auf billigere Transportkosten verspricht, so sind es in der Regel nur einzelne Artikel, welche den ersten Versuch machen, Artikel jedoch, welche durch ihre Masse bedeutend genug sind, um einzelne Schiffe zu befrachten. Fällt dieser erste Versuch nicht wider Erwarten ganz ungünstig aus, so wird er wiederholt und es schließen sich weitere belangreiche Artikel an."

"Gewinnt der Verkehr dieses neuen Weges erst einmal soviel Körper, daß er eine regelmäßige Schifffahrt einrichten und unterhalten kann, dann ist das Ziel erreicht; denn von diesem Zeitpunkte an, werden die Transportkosten in der Regel um vieles billiger, als die Kosten des ersten Versuchs waren, und es können dann auch bestimmte Lieferzeiten eingehalten werden."

"In demselben Maaße geht aber auch Schritt für Schritt der alte Verkehrsweg seinem Verfalle entgegen. Durch die Entziehung einiger Hauptartikel verliert er allmählig die Regelmäßigkeit seiner Schifffahrts-Verbindungen, damit erhöhen sich die Transportkosten und es können regelmäßige Lieferzeiten nicht mehr eingehalten werden."

"Dies ist der gewöhnliche Gang der Dinge. So stellt er sich auch in dem oben erwähnten Fall bis jetzt heraus, denn dermalen schon Anfangs September 1855, geht Baumwolle nicht mehr

Digitized by Google

allein, sondern es nehmen auch Saffran, Soda, Cachou, Kupfervitriol und eine Reihe anderer Artikel, welche früher dem Rheinverkehre angehört haben, von England aus nach der Schweiz den Weg über die französischen Eisenbahnen und Wasserstraßen, wie denn überhaupt die Schweiz wenig mehr aus England auf dem Rheine bezieht. Dabei sind es nicht die französischen Eisenbahnen allein, unter welchen dermalen jene von Boulogne aus die meisten Vortheile zu bieten scheint, sondern es sind auch die verbesserten und von Zöllen entlasteten Wasserstraßen Frankreichs, welche dem Rhein Konkurrenz machen, namentlich ist dies für Güter, deren Beförderung weniger Eile hat, die Seine in Verbindung mit dem Rhein-Marne-Kanal."

"Zum Belag dieser Behauptungen nur wenige Thatsachen aus der neuesten Zeit."

"Am 2. Mai 1855 ward von Boulogne aus eine von London kommende, nach der Schweiz bestimmte Partie Saffran und Cachou von zusammen 12,777 Kil. von London bis Basel ins Haus geliefert — zum festen Uebernahmspreis von Frs. 10 p. 100 Kil. also Frs. 5. p. Zollcentner expedirt."

"Am 12. Juli 1855 ward von Hâvre aus eine aus England gekommene Partie Kupfervitriol von 2078 Kil. mittelst der Eisenbahn bei 14 Tagen Lieferzeit zur Fracht von 7 Frs. 80 Cms. p. 100 Kil. oder 3 Frs. 90 Cms. p. Zollcentner nach Basel spedirt. Rechnet man hierzu die in 12 bis 15 Schillingen p. Tonne bestehende Seefracht von London nach Hâvre mit 96,4 Cms. p. Zollcentner, so stellt sich die Gesammtfracht von London bis Basel auf 4 Frs. 86,4 Cms. p. Zollcentner."

"Am 14. Juli 1855 ward von Hâvre aus mittelst Dampfboot auf der Seine und von da mittelst des Rhein-Marne-Kanals eine aus England gekommene Partie Kupfervitriol von 3865 Kil. mit 45 Tagen Lieferzeit zur Fracht von 6 Frs. p. 100 Kil., also 3 Frs. p. Zollcentner nach Basel expedirt; für Soda sind zum Transport von Newcastle nach Basel Uebernahmen zu Frs. 8, 50 Cms., bei großen Partien zu Frs. 8 p. 100 Kil. und für rohe Baumwolle von Liverpool nach Basel zu Frs. 12 p. 100 Kil. angeboten."

Im III. Quartal 1855 wurde wieder von anderer Seite her die Wahrnehmung gemacht, daß eine Veränderung des Bezugsweges für die nach der Schweiz bestimmte rohe Baumwolle eingetreten und eine

Digitized by Google

Menge von 22,000 Ballen zur Beförderung von Liverpool nach Basel via Boulogne übernommen sei.

Die Handelskammer in Köln führt in ihrem Jahresbericht pro 1853 Seite 14 an:

„Wenn auch der niedrige Wasserstand und der früh eingetretene Winter Theil an der Verminderung des Schifffahrts-Verkehrs gegen 1852 haben, so ist an den Bewegungen der einzelnen Waaren-Artikel doch zu erkennen, daß Konjunkturen dabei nicht außer Einfluß geblieben sind. Speziell ist indeß darauf aufmerksam zu machen, daß zwei namhafte Artikel — Baumwolle und Eisenbahnschienen — auf andere Transportwege gebracht und dem Rheinischen Verkehre zum bei weitem stärksten Theile scheinen entzogen worden zu sein. Von Eisenbahnschienen ist bekannt, daß starke Quantitäten derselben aus Belgien für die Schweiz bestimmt, wegen Kostenersparniß, diesmal den Weg durch Frankreich genommen haben."

Die Handelskammer in Elberfeld, nachdem sie erwähnt hat, daß eine spezielle Prüfung der vorliegenden Denkschrift wegen Mangel des hierzu nöthigen Materials nicht habe erfolgen können, erklärt, daß sie jedoch im Stande ist, es als eine Thatsache zu bestätigen:

„daß die Schweiz und der Elsaß schon seit einigen Jahren in stets wachsendem Umfange den Versandt derjenigen großen Mengen von Waaren und namentlich von roher Baumwolle, welche sie in England kaufen, immer mehr der Wasserstraße des Rheines entziehen und den Bezug dieser Waarenmengen via Havre und Boulogne mittelst der französischen Eisenbahnen bewerkstelligen," und fügt dann hinzu: „da es ferner eine Thatsache ist, daß bei diesem Bezuge nebst einer Ersparniß an Kosten eine bedeutende Ersparniß an Zeit erzielt wird, so ist damit unverkennbar das dringende Bedürfniß der Erleichterung der Rheinschifffahrt als wirklich vorhanden konstatirt und ist die möglichste Entlastung des Rheines von Zöllen und Abgaben als eine Nothwendigkeit geboten, um die Konkurrenzfähigkeit dieser Wasserstraße gegen die französischen Eisenbahnen sicher zu stellen und somit der Schifffahrt des Stromes die nach der Schweiz transitirenden großen Waarenmengen wieder zu gewinnen."

In der lithographirten Denkschrift vom Jahre 1826 über die bei der Rheinsch.-Central-Kommiss. in Mainz obwaltende Differenz, den ersten Paragraphen des von Preußen vorgelegten Entwurfs eines be-

Digitized by Google

finitiven Rheinschifffahrts-Reglements oder überhaupt den Begriff der Freiheit der Rheinschifffahrt betreffend, heißt es Seite 15 nach Anführung einiger anderen auf den Hauptgegenstand der Denkschrift bezüglichen Verhältnisse:

„In diesen Behauptungen wird das Niederländische Gouvernement von Frankreich unterstützt, dessen Interesse, die Schifffahrt auf dem Niederrhein und den Transit durch das Niederländische Gebiet erschwert zu sehen, nicht zu verkennen ist, da eben diese Erschwerungen es bereits bewirkt haben, daß der Waarenzug angefangen hat, den Rhein zu verlassen, und von Hâvre de grace durch Frankreich nach dem südlichen Deutschland zu gehen, ein Vortheil, welchen Frankreich durch alle möglichen Erleichterungen, besonders durch die beabsichtigten Kanalverbindungen festzuhalten und noch zu erweitern trachtet.“

In dem oben schon erwähnten Prospekt der zu errichtenden Preußisch-Rheinischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft sagt die Handelskammer zu Köln im Jahre 1825: „Wenn der berühmteste und schiffbarste aller Ströme von Europa, der Rhein, einen großen Theil seines Schifffahrts-Verkehres verloren, und mit ganzen Ländern sogar die Verbindung eingebüßt hat, mit Ländern die mittelbar oder unmittelbar von ihm bespült werden, — wir nennen nur Lothringen, Elsaß und die Schweiz — wenn wir das Schauspiel sehen, daß seinen Ufern entlängst auf Strecken von 50 Meilen und mehr, sowohl aufwärts, als abwärts, Waaren auf Landstraßen vorüberziehen, die einzig nur der Schifffahrt angehören sollten; wenn wir wissen, daß dieser Uebelstand — wir können ihn ein Unglück nennen, noch ungleich bedeutender geworden sein würde und endlich sogar die gänzliche Verlassung unserer herrlichen Wasserstraße nach sich gezogen haben müßte, wären ihr nicht vor einigen Jahren übel berechnete Landzölle unberufen zu Hülfe gekommen, dann fragt man ängstlich nach den Ursachen dieser betrübenden Erscheinungen und erhält die Antwort, daß dieses Alles eben so sehr der Langsamkeit als der Theuerung der Rheinschifffahrt verdankt wird.“

„Wenn wir ferner Frankreich, als Mit-Theilhaber, am obern Rheine den Kanal Monsieur eröffnen und diesen seiner Vollendung nahe sehen, um unseren Strömen im Süden die Verbindung mit dem Ocean künstlich zu geben, die dieselben im Norden mit der Nordsee natürlich haben, wenn wir wahrnehmen, daß dieser so mächtige

Digitized by Google

als handelskundige Nachbar seine Kanalstraßen dazu benutzen wird, um alsbald für den obern Rhein das zu gewinnen, was auf dem untern Rheine verloren geht, dann gebietet uns die Pflicht mit doppelter Mahnung, den schon da seienden Uebeln und den drohenden Gefahren mit Kraft entgegen zu wirken."

Es sind diese verschiedenen Aeußerungen und Behauptungen deshalb hier ausführlich zusammengestellt, weil hierdurch unzweifelhaft dargethan wird, daß die gegenwärtig mit besonderem Nachdruck hervorgehobenen neuesten Wahrnehmungen eine sehr alte Geschichte betreffen, die immer wieder hervorgeholt wird, sobald es darauf ankommt, dadurch irgend einen Vortheil zu erlangen, und weil dadurch dargethan wird, daß von jeher entweder auf den schon eingetretenen oder auf den ganz unvermeidlich nahe bevorstehenden Verfall der Rheinschifffahrt hingewiesen wird, wenn sich auch in Wirklichkeit die Güterbewegung auf dem Rheine verdoppelt, versechsfacht, ja verzwölffacht [1]) hatte. —

Es ist, wie oben erwähnt, besonderes Gewicht darauf gelegt, daß am 2. Mai 1855 Saffran und Cachou, zum Gewicht von 12,777 Kil. oder 255 Ctr., am 12. Juli 2078 Kil. oder 42 Ctr. und am 14. Juli 3865 Kil. oder 77 Ctr. Kupfervitriol per Eisenbahn von Hâvre resp. Boulogne nach Basel versandt sind, um dadurch für den Rheinverkehr die Folgerung zu begründen, daß auf den neuen Verkehrsstraßen einzelne Artikel den Anfang machen, daß diesen belangreichere Artikel folgen, daß, wenn der Verkehr des neuen Weges an Körper gewonnen, der Verfall des alten (Rhein-) Weges gewiß sei.

Diesen Beispielen lassen sich aber andere entgegenstellen, die (bei gleichen Folgerungen) zu Gunsten des Rheinverkehres sprechen würden. Es wird indessen an einem solchen Beispiele genügen. Im II. Quart. 1855 gingen nämlich 679 Ctr. 19 Pfd. oder 33,960 Kil. Reis von Holland über Emmerich und Köln nach Antwerpen. Aus dieser rein zufälligen Abfertigung folgt aber schwerlich, daß Antwerpen in Zukunft seinen Bedarf an Reis von Rotterdam über Köln beziehen wird und doch ließe sich sogar behaupten, daß der Verkehr auf diesem gewiß neuen Wege bereits an Körper gewonnen hat; denn im ganzen Jahre 1854 transitirten von Holland über Köln nach Belgien nur 456 Ctr.,

1) Vergl. Seite 10.

Digitized by Google

während allein im II. Quart. 1855 schon 821 Ctr. jener Verkehrsrichtung folgten. Es geht daraus hervor, daß jene Beispiele an und für sich gar nichts beweisen, daß aus ihnen nichts Anderes hervorgeht, als das, was auch schon die oben zusammen gestellten, aus den verschiedensten Zeiten herrührenden Behauptungen bekunden, nämlich daß — was überdies als selbstverständlich kaum der Erörterung bedarf — Frankreich von jeher einen Transitverkehr mit der Schweiz unterhalten hat, einen Transitverkehr, der so bedeutend war, daß die Handelskammer zu Köln schon im Jahre 1825 die Behauptung aufstellte, der Rhein habe die Verbindung mit Lothringen, Elsaß und der Schweiz eingebüßt. Dieselbe Handelskammer nennt gleichzeitig Frankreich einen mächtigen und handelskundigen Nachbar. Es würde daher wirklich ans Unglaubliche grenzen, wenn dieser handelskundige Nachbar, der in Marseille und Hâvre zwei der besten und besuchtesten Seehäfen von ganz Europa besitzt, der seit dem Anfange dieses Jahrhunderts den schiffbaren Flüssen und der Verbesserung und Ausdehnung des Kanalsystems die größte Sorgfalt zuwandte, es nicht weiter gebracht hätte, als daß er am Schlusse des Jahres 1854 und in 1855 den Versuch machen konnte, einen solchen Transitverkehr mit Hülfe der Eisenbahnen erst zu bilden.

Die Handelskammer in Düsseldorf findet in dem Umstande, daß der Polizei-Präfekt von Paris Ende 1854 der Nord-Ostbahn Autorisation zu einer Fracht-Ermäßigung ertheilte, einen schlagenden Beweis dafür, daß der Verkehr auf dem Rheine durch die französischen Eisenbahnen und Kanäle bedeutenden Abbruch erleide.

Gerade dieser Umstand dürfte aber wohl beweisen, daß die französischen Eisenbahnen mit den Wasserstraßen nicht konkurriren konnten, denn hätten dieselben eine derartige belangreiche, ihnen auch vom Rheine her entgegentretende Konkurrenz mit ihren bisherigen Frachtsätzen auszuhalten vermocht, so würden letztere ohne Noth gewiß nicht herabgesetzt sein.

Es läßt sich nun zwar wegen Mangel an dem hierzu nöthigen Materiale nicht speziell nachweisen, welcher Theil des Verkehres nach und von der Schweiz resp. nach und von Süd-Deutschland gerade auf die französischen Eisenbahnen trifft, es läßt sich sogar bei dem Mangel an Uebereinstimmung der statistischen Uebersichten nicht einmal der Gesammtverkehr, d. h. einschließlich der Waaren, welche aus dem freien Verkehre eines der konkurrirenden Länder abstammten, oder für den

Digitized by Google

Konsum der Letzteren bestimmt waren, mit einiger Zuverlässigkeit darstellen, dagegen liegen für den Transitverkehr bestimmtere und zwar amtliche Angaben vor, so daß sich hierauf vorzugsweise eingehen läßt.

Der gesammte Transitverkehr Frankreichs betrug

in 1852	783,139	Mtr. Ctr.	= 1,566,278	Zoll-Centner
= 1853	618,303	= =	= 1,236,606	= =
= 1854	732,525	= =	= 1,465,050	= =

Es wurde also in 1854 das Gesammtergebniß des Jahres 1852 nicht erreicht. Von diesem Verkehre treffen auf den Transit

nach dem Zollvereine	1852	21,959	Mtr. Ctr. =	43,918	Zoll-Ctr.
	1853	13,503	= = =	27,006	= =
	1854	36,157	= = =	72,314	= =
Belgien	1852	21,175	= = =	42,350	= =
	1853	30,161	= = =	60,322	= =
	1854	30,401	= = =	60,802	= =
der Schweiz	1852	587,323	= = =	1,174,646	= =
	1853	449,372	= = =	898,744	= =
	1854	533,657	= = =	1,067,314	= =

Gegen 1852 hat sich also in 1854 der Transitverkehr nach Deutschland zwar gesteigert, aber wie die Statistik zeigt, nur in Folge der zufälligen Abfertigung von 18,882 Mtr. Ctr. oder 37,764 Zoll-Ctr. Mehl. Der Verkehr nach der Schweiz war in 1854 um 107,332 Z.-Ctr. geringer als in 1852, obwohl er sich gegen 1853 steigerte. Nur beim Verkehr nach Belgien tritt eine konstante Steigerung auf. Der Transit durch den Zollverein nach der Schweiz belief sich dagegen bei den Badischen Aemtern, bei Friedrichshafen und Lindau nach Seite 102

in 1852	auf 623,015	Ctr.
= 1853	= 570,624	=
= 1854	= 705,049	=

Aus diesen Zahlen ergibt sich, daß seit Jahren zugleich mehr Waaren durch Frankreich, als auf dem Rheine nach der Schweiz gingen und daß der auf deutscher Seite vermittelte Verkehr, welcher in der Hauptsache mit dem Rheinverkehre zusammenfällt, gegen 1852 um 82,034 oder ca. 13 % zunahm, während sich für den französischen Transitverkehr nach der Schweiz ein Ausfall von ca. 9 % ergab.

Dieses Verhältniß wird für Frankreich noch ungünstiger erscheinen, wenn berücksichtigt wird, daß der bei weitem größere Theil des Transit-

Digitized by Google

gutes, welches in der französischen Statistik als aus dem Zollvereine kommend angesetzt ist, durch Frankreich nach der Schweiz ging und daß sich gerade hier eine ansehnliche Steigerung (von 97,475 auf 141,971 Mtr. Ctr.) zu Gunsten der deutschen Seite ergiebt. Allein auf Getreide kamen aus dem Zollverein und transitirten durch Frankreich

1852	12,759 Mtr. Ctr.	=	25,518 Zoll-Ctr.
1853	63,960 " "	=	127,920 " "
1854	70,157 " "	=	140,304 " "

Zieht man diese unzweifelhaft nach der Schweiz gegangenen Mengen von den oben dargestellten ab, und läßt alle übrigen in gleicher Richtung aus dem Zollvereine beförderten Waaren unberücksichtigt, so bleiben für den Transit auf französischen Handelsstraßen nach der Schweiz

in 1852	1,149,128	Zoll-Ctr.
" 1853	770,824	" "
" 1854	927,010	" "

und würde sonach sich für die französischen mit der Schweiz in Verbindung stehenden Straßen der oben nachgewiesene Ausfall von 9 % auf ca. 19 % erhöhen. Das wird wohl mehr als hinreichend sein, um die Besorgnisse derjenigen zu beseitigen, welche Benachtheiligung des Rheinverkehres durch eine Konkurrenz der französischen Handelsstraßen beim Transitgut nach der Schweiz unterstellen und in dieser Unterstellung die Rheinzölle beseitigt resp. ermäßigt wissen wollen. Zwar ist es richtig, daß bei den Waaren, welche aus der Schweiz durch Frankreich transitirten, eine erhebliche Steigerung auftritt, welche die beim Ausgange von Schweizer Waaren über Emmerich auftretende übertrifft; berücksichtigt man aber, einmal, daß hier zum Theil ähnliche Verhältnisse obwalten wie beim Transit nach der Schweiz, indem ein Theil dieser Waaren über Strasburg dem Rheine zugeführt wurde, sodann, daß, wie schon Seite 98 gezeigt wurde, das Innehalten der einen oder der anderen Straße vorzugsweise durch die Endbestimmung und durch die in den verschiedenen Seehäfen vorhandene Schiffsgelegenheit bedingt wird, und ferner, daß bei der hier in Betracht kommenden Thalfahrt der Rheinzoll sowohl, wie die Frachten erheblich niedriger sind, so kann auch hier kaum von der Möglichkeit einer Konkurrenz der Eisenbahnen aus Anlaß der Rheinzölle und Frachtkosten die Rede sein. Es berechnen sich nämlich die Kosten per Zoll-Centner für gewöhnliches Frachtgut wie folgt:

Digitized by Google

	Normalsatz	Ermäßigter Satz
I. p. Eisenbahn v. Basel nach Mannheim [1])	168 Cms.	143 Cms.
Spesen in Mannheim	23 "	23 "
Fracht von Mannheim — Rotterdam . .	160 "	140 "
Rheinzoll	62 "	62 "
Summa	413 Cms.	368 Cms.
II. p. Eisenbahn von Basel — Paris . . .	488 Cms.	328 Cms.
von Paris — Hâvre (incl. Factage ꝛc.) .	129 "	129 "
Summa	617 Cms.	457 Cms.
gegen den Verkehr rheinwärts mehr	204 "	89 "

wobei noch zu berücksichtigen ist, daß Güter, welche auf niederländischen Dampfschiffen nach London gehen, einen Rabatt von 10 % auf die Rheinfracht genießen [2]), wodurch sich die Differenz zum Vortheile des Rheinverkehrs noch um 16 resp. 14 Cms. erhöht.

Da die Sendungen aus der Schweiz verhältnißmäßig unbedeutend sind, indem im Vergleich zu den Seite 155 dargestellten Resultaten aus der Schweiz durch Frankreich nur transitirten

1852 23,181 metr. Ctr. = 46,362 Zoll-Ctr.
1853 28,565 " " = 57,130 " "
1854 43,295 " " = 86,590 " "

so wird hier, wo es sich um eine Konkurrenz aus Anlaß der Höhe der Rheinzölle und der Wasserfrachten handelt, nur von den Sendungen durch Frankreich nach der Schweiz die Rede zu sein brauchen.

Wurde oben nachgewiesen, daß sich der Transitverkehr durch Frankreich nach der Schweiz erheblich vermindert hat, so gilt dies doch nicht für sämmtliche Handelsstraßen. Letztere werden in der Statistik Frankreichs durch die Angabe der Ein- und Ausgangs-Aemter bezeichnet und aus den betreffenden amtlichen Anschreibungen ergibt sich, daß der Gesammteingang von Transitgütern über Bordeaux, Nantes, Rouen, Bou-

---

1) Beim Transit durch Baden kommen nämlich erheblich niedrigere Frachtsätze zur Anwendung, was im Hinblick auf die oben ad s. 3. zu B. gelieferten Angaben hier zu vermerken ist.

2) Aus diesem Grunde werden die fraglichen Waaren auch größtentheils durch niederländische Dampfschiffe befördert. So fällt z. B. im II. Quart. 1855 bei Baumwollenwaaren ein Transportquantum
von 442 Ctr. auf Segelschiffe und Schleppkähne,
" 4999 " " niederländische Dampfschiffe,
" 824 " " Köln-Düsseldorfer Dampfschiffe.

Digitized by Google

logne, Calais namentlich aber über Havre und Dünkirchen sich bedeutend gesteigert hat. Es gingen nämlich an Transitgut ein

	1852	1853	1854
über Bordeaux	1,744 metr. Ctr.	4,727 metr. Ctr.	2,543 metr. Ctr.
" Nantes	146 " "	450 " "	2,706 " "
" Rouen	3,961 " "	5,052 " "	8,513 " "
" Havre	86,231 " "	98,747 " "	227,674 " "
" Boulogne	1,913 " "	3,146 " "	11,817 " "
" Dünkirchen	17,572 " "	30,403 " "	28,449 " "

Das scheint zwar die Behauptung zu bestätigen, daß die französischen nach der Schweiz führenden Verkehrsstraßen den Verkehr rheinwärts beeinträchtigt hätten, jedoch ist dies keineswegs der Fall, wie sogleich hervortritt, wenn man dem Seite 155 aufgestellten Vergleich des Transits nach der Schweiz auf den deutschen und auf den französischen Straßen noch folgende Betrachtungen anschließt.

Aus der Statistik Frankreichs ergibt sich nämlich, daß, wenn sich der Verkehr bei den obengenannten Hafenplätzen bedeutend hob, sich dagegen der Eingang von Transitgütern über Toulon, Marseille, Arles und Cette noch bedeutender verminderte.

Es gingen von den Transitgütern ein

	1852	1853	1854
über Toulon	14,292 metr. Ctr.	981 metr. Ctr.	— metr. Ctr.
" Marseille	458,853 " "	262,665 " "	200,489 " "
" Arles	2,792 " "	1,929 " "	1,540 " "
" Cette	2,709 " "	221 " "	311 " "

Da nun nach Seite 155 die Gesammtmenge sämmtlicher Transitgüter in Frankreich gegen 1852 zurückgeblieben ist, so ist nichts natürlicher als die Folgerung, daß sich der Verkehr der an den nördlichen Küsten Frankreichs gelegenen Seehäfen nur auf Kosten der südlichen Häfen gehoben hat, daß also die bedeutende Steigerung des Verkehrs, welche für die Häfen von Bordeaux bis Dünkirchen auftritt, nicht etwa aus der Konkurrenz dem Rheine gegenüber, sondern lediglich aus der Konkurrenz der französischen Verkehrsstraßen unter sich resultirt. Diese Folgerung erscheint um so natürlicher, als bereits Seite 103 erwähnt ist, daß auch bei den nördlichen Häfen Deutschlands ganz analoge Steigerungsverhältnisse im Transitverkehre auftreten. Noch bestimmtere Anhaltspunkte werden gewonnen, wenn man dem Verbleib

Digitized by Google

der Transitgüter nachforscht. Es wird indeß genügen, wenn hier nur Hâvre und Marseille, welche den Verkehr von der See aus nach der Schweiz vorzugsweise repräsentiren, in Vergleich gestellt werden, da die übrigen oben bezeichneten Hafenplätze hierbei weniger betheiligt erscheinen [1]).

Von den über Marseille und Havre eingeführten Transitgütern gingen aus nach der Schweiz und zwar [2])

	von Marseille			von Hâvre		
	1852	1853	1854	1852	1853	1854
über Mühlhausen	142,949	92,005	70,902	36,204	787	2,071
" Hüningen	129,407	47,548	14,519	2,907	—	1,151
" St. Louis	3,440	1,953	5,706	12,556	14,911	71,806
" Delle	4,975	4,234	9,437	645	127	4,564
" Villers	3,639	900	3,512	152	900	5,744
" Verrières-de-Joux . .	25,525	900	12,930	8,086	900	13,241
" Jougne	34	6	116	4,423	7,417	8,517
" les Rousses	2,081	1,506	2,673	4,517	3,492	5,126
" Bellegarde	78,411	56,140	38,459	26	151	443
" Seyssel	27,121	15,909	12,294	438	—	—
In Summa nach der Schweiz	417,532	221,101	169,948	69,954	28,685	112,686

Der Vergleich der Resultate der Jahre 1854 und 1852 ergibt also, daß der Transitverkehr nach der Schweiz bei Marseille um 247,584 Ctr. sank, daß dagegen der entsprechende Verkehr über Hâvre nur um 42,726 stieg. Hierbei ist der Verkehr in der Richtung Hâvre—Strasburg nicht berücksichtigt, da nicht bekannt ist, wie viel von den betreffenden Waaren auf der Eisenbahn unmittelbar nach der Schweiz und wieviel nach Deutschland gegangen sind. Sollte etwa eingewendet werden, es würde gerade der Verkehr von Strasburg darthun, daß es sich hier nicht blos um eine Konkurrenz zwischen den nördlichen und südlichen französischen Seehäfen handele, und daß, wenn auch nicht bei der Waarenbeförderung nach der Schweiz, so doch beim Verkehre nach Süd-Deutschland dem Rheintransport durch die französische Konkurrenz

1) Nach der Angabe Seite 158 hatte z. B. in 1854 Boulogne einen Eingang von 11,817 Ctr. und Dünkirchen einen solchen von 28,449 Ctr. Transitgut; davon gingen nach der Schweiz und zwar

	von Boulogne	von Dünkirchen
über Mülhausen	497 metr. Ctr.	1,414 metr. Ctr.
" St. Louis	6,131 " "	2,742 " "
" Villers	12 " "	— " "
" Verrières-de-Joux . .	108 " "	— " "
" Jougne	33 " "	146 " "
" Les Rousses	516 " "	— " "
" Bellegarde	173 " "	17 " "

2) Alle diese Angaben sind in metr. Ctr. (= 2 Zoll-Ctr.) geliefert, was zur Verhütung von Irrthum hier ausdrücklich zu vermerken ist.

Digitized by Google

Abbruch gethan sei, was Bestätigung in dem Umstande finde, daß der Transit von Hâvre über Strasburg sich seit 1852 von 10,944 Ctr. auf 69,716 Ctr. (metr.) gesteigert habe, welche Steigerung mit einer Verminderung des gleichartigen Verkehrs von Marseille aber nicht zusammenhänge, indem der Transit von Marseille über Strasburg in 1852 12,601 Ctr. in 1854 10,342 Ctr. (metr.) umfaßt habe: so würde sich dem nicht durch einen *speziellen Zahlen-Nachweis*, sondern nur durch folgende Betrachtung begegnen lassen. Es ist nämlich bereits Seite 96 hervorgehoben, daß für die westliche Grenze der Schweiz nicht der Rhein, sondern die Rhone den natürlichen Verkehrsweg bilde. Auf diesem Wege und über die Gesammtstrecke von Genf bis Basel sind von Marseille her eine Menge Waaren befördert, die nicht blos Konsumtions-Artikel für die Schweiz bildeten, sondern im *Transit durch die Schweiz nach Süddeutschland* gingen.

Es wird genügen, aus den Kommerzial-Uebersichten des Zollvereins zum näheren Beweise hierfür nur die Angaben für zwei Artikel zu entnehmen, bei denen man vorauszusetzen pflegt, daß sie wohl *rheinwärts nach* der Schweiz, als Hauptartikel des dortigen Konsums, aber nicht aus der Schweiz nach Süddeutschland gingen. Es sind dies *rohe Baumwolle* und *Getreide*, für welche Artikel überdies namentlich Marseille den Import vermittelt.

Es traten nämlich in den Zollverein aus der Schweiz ein:

	Getreide (Scheffel)			rohe Baumwolle (Zollcentner)		
	über Schusterinsel	Rheinfelden	Kadelburg (Thingen)	über Schusterinsel	Rheinfelden	Kadelburg (Thingen)
1843	3,051	8,717	32,811	22,599	5,153	795
1844	19,421	21,803	10,627	26,547	5,455	759
1845	8,143	10,300	18,274	23,198	6,715	616
1846	12,465	13,592	13,259	10,625	4,363	108
1847	4,303	2,092	13,843	15,204	7,633	333
1848	7,418	8,466	3,749	7,359	5,580	452
1849	19,042	9,169	94,562	6,828	7,233	394
1850	4,484	4,420	22,970	14,541	2,848	384
1851	20,255	11,667	9,853	15,195	2,641	307
1852	39,116	13,428	6,659	14,990	3,181	140
1853	5,077	6,936	5,043	22,667	3,015	87
1854	6,149	7,540	2,602	21,458	3,633	203

Digitized by Google

Hieraus ergibt sich, daß, wenn jene bedeutende Steigerung des Transits in der Richtung von Hâvre nach Strasburg wirklich auch zum großen Theile auf den Verkehr nach Süd-Deutschland träfe, darin immer noch kein Grund zu finden wäre, eine Beeinträchtigung des Rheinverkehrs zu unterstellen, da auch diese Zahlen auf eine Verminderung des Transitverkehres von den Häfen im Süden Frankreichs hinweisen.

Kann sonach die Behauptung, daß die Sendungen in den Richtungen Hâvre — Basel und Boulogne — Basel sich auf Kosten des Rheinverkehres gehoben haben, im Allgemeinen als völlig unbegründet bezeichnet werden, so bleibt noch zu untersuchen, ob dieselbe nicht wenigstens bei einzelnen Waarenartikeln zutrifft. Es ist namentlich nach Seite 148 ff. Baumwolle mit Bestimmtheit als ein Artikel bezeichnet, welcher den Rhein verlassen und von Liverpool aus einen neuen Weg über Havre resp. Boulogne nach Basel eingeschlagen habe. Gleiche Behauptungen werden bezüglich der baumwollenen Waaren und des Eisens aufgestellt.

In Betreff des Eisens sind jedoch schon in den Jahresberichten der Rhein-Schifffahrts-Central-Kommission pro 1853 und 1854 folgende, jene Behauptungen widerlegende Angaben geliefert.

	1853	1854
Roheisen ging über Emmerich ein:	630,418 Ctr.	750,608 Ctr.
= fuhr an Mainz vorüber zu Berg	230,138 =	258,472 =
Stabeisen und Schienen kamen in Emmerich an	57,617 =	245,522 =
do. do. fuhren an Mainz vorüber zu Berg	399,897 =	825,919 =

und gingen in 1854 von Mannheim p. Eisenbahn nach Basel weiter nach dem Jahresberichte pro 1854 S. 21 an Eisen und anderem Metall 178,779 Ctr. mehr als im Vorjahre.

Durch Frankreich wurden im Jahre 1854 nur 304 metr. Ctr. = 608 Zoll-Centner Roheisen und 9,641 metr. Ctr. = 19,282 Zoll-Centner Stabeisen nach der Schweiz gesandt.

Die oben erwähnte Behauptung der Handelskammer in Köln, daß schon in 1853 bedeutende Mengen Eisenbahnschienen im Transit aus Belgien durch Frankreich gegangen seien, findet sich nicht bestätigt, da nach der französischen Statistik in 1853 ein Transit von Eisenbahnschienen nach der Schweiz gar nicht vorgekommen ist. Dagegen sind in

Digitized by Google

1854 ca. 47,000 Ctr. Eisenbahnschienen in gedachter Richtung aus Belgien nach der Schweiz gesandt. Inwieweit hierbei nach Lage der Belgischen Hüttenwerke und der Empfangsorte eine Konkurrenz mit der Rheinstraße eingetreten ist, hat indeß nicht ermittelt werden können.

Was die Baumwollenwaaren betrifft, so transitirten nach der Schweiz durch Frankreich

1852	2,868 metr. Ctr.	= 5,736	Zoll-Ctr.
1853	2,455 " "	= 4,910	"
1854	2,813 " "	= 5,626	"

durch den Zollverein	1852	1853	1854
über Ludwigshafen	123	41	—
" Constanz	7	9	1
" Stühlingen	3,129	2,420	1,468
" Rheinfelden	1,664	1,174	2,265
" Schusterinsel	5,069	6,126	5,161
	9,992	9,770	8,895

Es erscheint danach schon unbegründet, wenn in der Denkschrift, bei deren Abfassung nur die Resultate des Jahres 1854 bekannt waren, Seite 12 u. 13 gesagt wird, englische Baumwollenwaaren, welche früher ihren Weg von England über Rotterdam nach Baden, der Schweiz und dem Elsaß nahmen, gehen jetzt zur See nach Hâvre und von dort mittelst Eisenbahn nach Mühlhausen, Basel ꝛc. Denn ein Theil dieser Baumwollwaaren ging von jeher im Transit durch Frankreich und wenn auch in 1854 verglichen mit 1852 bei diesen an und für sich ganz unbedeutenden Transportmengen der Transit durch den Zollverein nach der Schweiz sich nicht auf gleicher Höhe erhielt, so hat das einen ganz anderen Grund als die Konkurrenz der französischen Eisenbahn. Die Schweiz fabrizirt selbst eine Unmasse von Baumwollenwaaren und sind von England fast ausschließlich nur rohe Kalikots zum Zwecke des Färbens und Bedruckens nach der Schweiz gesandt und demnächst reexportirt worden. Wenn sich dieser Verkehr etwas vermindert hat, so wird die naheliegende Ursache in dem Umstande zu finden sein, daß diese Kalikots, anstatt bis zur Schweiz zu gehen, schon im Zollvereine und namentlich in der Rheinprovinz gefärbt, bedruckt und demnächst wiederausgeführt wurden.

Was nun die rohe Baumwolle betrifft, welche vorzugsweise

Digitized by Google

als derjenige Artikel bezeichnet wird, welcher den Rhein verlassen haben soll, so transitirten durch Frankreich nach der Schweiz

in 1852 70,276 metr. Ctr. = 140,552 Zoll-Ctr.
= 1853 70,069 = = = 140,138 =
= 1854 66,019 = = = 132,038 =

Dieser Verkehr hat sich also im Ganzen vermindert und wird es darum den oben erwähnten Behauptungen gegenüber um so interessanter, zu untersuchen, wie sich gerade der Verkehr mit Baumwolle bei den französischen Hafenplätzen gestaltet hat, und ob es im Besonderen begründet ist, daß in 1854 von England aus bedeutende Quantitäten derselben einen neuen Weg durch Frankreich gesucht haben. Es wird nach den schon oben Seite 158 u. f. in Betreff des Hafenverkehres Erwähnten hinreichen, von den betreffenden Angaben der Statistik Frankreichs hier nur die für Hâvre, Boulogne und Marseille hervorzuheben, und das Folgende außerdem auf den Eingang seewärts zu beschränken.

Von England her kamen beladen an

	in Marseille	in Hâvre	in Boulogne
1852	195 Schiffe	642 Schiffe	812 Schiffe.
1853	353 =	862 =	806 =
1854	412 =	840 =	814 =

In den Hafen von Marseille, dessen Transitverkehr sich ganz außerordentlich vermindert hat, liefen in 1854 mehr als doppelt so viel beladene Schiffe aus England ein, als in 1852.

Bei Hâvre, dessen Beziehungen zu England sich in den letzten Jahren erweitert haben sollen, verminderte sich in 1854 die Zahl der von dort angekommenen Schiffe. Sie blieb jedoch bedeutender als in 1852.

Boulogne, das vorzugsweise an den stärkeren Importen von England her betheiligt sein soll, sah diese in den letzten 3 Jahren unverändert fortbestehen.

Mit Neapel und Sicilien unterhielt nur Marseille einen nennenswerthen Verkehr, der sich, wie nachstehend angegeben, verminderte. Es kamen nämlich von dort an:

in 1852 501 beladene Schiffe.
= 1853 408 = =
= 1854 366 = =

Der Eingang beladener Schiffe von den Vereinigten Staaten her gestaltete sich wie folgt. Es kamen an:

Digitized by Google

	in Marseille	in Hâvre
1852	100 Schiffe.	214 Schiffe.
1853	52 "	236 "
1854	56 "	300 "

Bei Marseille nahm also der Verkehr um ca. 50 % ab; bei Hâvre, wo derselbe schon in 1852 mehr als doppelt so groß war, als bei Marseille, steigerte er sich dagegen um ca. 50 %.

Boulogne unterhielt gar keinen Verkehr mit den Vereinigten Staaten.

Wenn daher, wie oben nachgewiesen, der Transitverkehr von Marseille sich erheblich verminderte, so wird nicht zu bezweifeln sein, daß diese Verminderung vorzugsweise auf Importe von Neapel mit Sicilien und auf die nordamerikanischen Freistaaten trifft, wie ebenso für Hâvre anzunehmen ist, daß sich dessen Verkehr vorzugsweise durch stärkere Importe von Nordamerika steigerte.

Nach der französischen Statistik trifft das Plus und Minus bei dem erwähnten Verkehre vorzugsweise auf folgende Artikel:

Eingang aus England:	1852	1853	1854
Baumwolle	9,380 metr. Ctr.	8,903 metr. Ctr.	15,480 metr. Ctr.
Eisen [1]	173,651 "	310,286 "	412,700 "
Getreide	6,055 Hektol.	395,720 Hektol.	382 045 Hektol.
Mehl		45,084 metr. Ctr.	31,186 metr. Ctr.
Steinkohlen	6,646,333 metr. Ctr.	7,107,549 "	8,051,005 "
und transitirten [2]:			
Baumwolle	12,556 "	7,612 "	14,024 "
Eisen und Stahl	12,901 "	8,107 "	11,070 "
Getreide		7,741 "	45,987 "
Mehl		1,299 "	216 "
Eingang aus Neapel u. Sicilien			
Faßdauben u. Reifholz	7,589,700 Stück	8,103,509 Stück	5,368,000 Stück
Getreide	359,070 Hektol.	153,437 Hektol.	— Hektol.
Schwefel	317,084 metr. Ctr.	346,123 metr. Ctr.	236,507 metr. Ctr.
und transitirten:			
Getreide	110,881 "	30,106 "	74 "
Schwefel	6,186 "	2,781 "	2,688 "
Eingang aus den vereinigten Staaten:			
Baumwolle	761,045 "	793,817 "	777,465 "
Faßdauben	11,927,863 Stück	4,773,605 Stück	2,419,913 Stück

1) Für Eisen hat bekanntlich die französische Regierung den Eingangszoll ermäßigt, wodurch die oben erwähnte Mehreinfuhr um so erklärlicher wird, als eine Steigerung des Transits bei diesem Artikel nicht vorgekommen ist.

2) Incl. des Transits von Entrepots-Beständen.

Digitized by Google

	1852	1853	1854
Getreide	2,074 Hektol.	214,061 Hektol.	257,711 Hektol.
Mehl	10,092 metr. Ctr.	221,329 metr. Ctr.	503,161 metr. Ctr.
und transitirten:			
Baumwolle	50,065 "	43,003 "	46,239 "
Getreide		533 "	20,324 "
Mehl	527 "	8,954 "	23,705 "
Taback	486 "	1,398 "	1,571 "

Es ergibt sich hiernach, daß der vermehrte Eingang aus England am allerwenigsten auf Baumwolle trifft, daß letztere vielmehr von den Ursprungsländern direkt nach den französischen Häfen gelangt, und durch Vermittelung englischer Handelsplätze nur in so unbedeutenden Mengen bezogen wird, daß von letztern, sofern sie als Plus oder Minus gegen das Gesammtquantum erschienen, gar keine Rede sein würde.

Kommt es darauf an, zu ermitteln, welche Mengen von Baumwolle in den einzelnen französischen Häfen eingetroffen sind, so bietet dazu der Umstand die Hand, daß die Baumwolle, so wie die Colonialwaaren überhaupt, fast ohne Ausnahme die französischen Entrepôts passirt [1]).

Die in der französischen Statistik gelieferte Uebersicht des Entrepôt-Verkehrs zeigt, wie in der Anmerk. 1 dargestellt ist, daß der ganze Verkehr mit Baumwolle sich beinahe ausschließlich auf Hâvre concentrirt, daß nach Marseille nur ein Quantum gelangte, welches etwa den Importen aus der Türkei und Aegypten entspricht, daß danach also amerikanische Baumwolle seit Jahren über Hâvre, levantische dagegen über Marseille bezogen ist, daß also, wenn in Marseille nur ein Quantum von

59,475 metr. Ctr. in 1852
67,309 " " " 1853
33,233 " " " 1854

vorhanden war, während nach Seite 163

---

1) Es geht dies z. B. aus folgenden Angaben für rohe Baumwolle hervor.

		1852	1853	1854
Gesammt-Eingang . . .		83,989,822 Kil.	88,065,167 Kil.	84,555,022 Kil.
davon gingen zum Entrepôt		76,339,946 "	79,900,286 "	78,600,012 "
in freien Verkehr traten .		72,068,951 "	75,091,258 "	71,593,995 "
wieder ausgeführt wurden .		12,177,086 "	9,571,840 "	8,552,558 "
Es wurden aufgenommen in die Entrepôts	von Le Hâvre .	67,578,200 "	70,418,800 "	72,132,500 "
	" Marseille .	5,947,500 "	6,730,900 "	3,323,300 "
Es kamen an	aus der Türkei.	1,027,800 "	1,371,200 "	375,800 "
	" Aegypten .	4,382,600 "	4,831,900 "	3,601,800 "

Digitized by Google

70,276 metr. Ctr. in 1852
70,069 = = = 1853
66,019 = = = 1854

nach der Schweiz gingen, letztere nicht etwa erst vor Kurzem angefangen hat, Baumwolle von Hâvre zu beziehen, sondern daß sie von jeher bedeutende Mengen über Hâvre bezogen haben muß; daß ferner, wenn die Menge levantischer Baumwolle, welche die Schweiz nicht nur für ihren eigenen Bedarf, sondern auch Behufs des Transits nach Süddeutschland zu beziehen gewohnt war, sich wegen der erheblich geringeren Importe über Marseille verkürzt fand, während eine Verminderung des Bedarfs nicht eintrat, nichts erklärlicher ist, als daß dieser Ursache allein die vermehrten Bezüge auf dem gewohnten Wege über Hâvre zugeschrieben werden müssen.

Daß Boulogne an dem Verkehre mit Baumwolle so gut wie gar nicht betheiligt ist, geht zur Genüge aus dem Seite 159 Anm. 1 gelieferten Zahlen-Nachweis, noch mehr aber aus dem Umstande hervor, daß im Entrepôt von Boulogne in den letzten 3 Jahren Baumwolle gar nicht erschienen ist.

Boulogne war auch von jeher wohl ein bedeutender Hafen für den Passagierverkehr, aber ein sehr unbedeutender für den Güterverkehr, und ist in diesem Verhältnisse eine Aenderung nicht eingetreten, weshalb denn auch in dessen Entrepôt wohl größere Mengen Steinkohlen für die Passagier-Dampfboote, aber nur geringe Mengen anderer Handelsartikel erscheinen.

Wird hierdurch die Grundlosigkeit der in der Denkschrift und sonst aufgestellten oben erwähnten Behauptungen über die Ausbildung eines neuen Verkehrsweges von Hâvre und Boulogne nach der Schweiz und in Betreff der angeblich bereits eingetretenen Benachtheiligung des Rheinverkehrs durch diese Handelsstraßen dargethan, so bleibt nun noch die Frage zu beantworten, ob durch die Differenz in den gegenwärtig einerseits für die französischen Eisenbahnen, andererseits für den Rhein bestehenden Frachtsätzen die Möglichkeit einer solchen Beeinträchtigung gegeben ist.

Die Denkschrift hat auf Seite 24 eine vergleichende Berechnung der Transportkosten roher Baumwolle von Liverpool nach Basel via Rotterdam und via Boulogne geliefert, welche von verschiedenen Seiten her, namentlich aber speziell von der Handelskammer in Düssel-

Digitized by Google

dorf [1]) als durchaus zutreffend bestätigt ist. Die mitgetheilten Berechnungen und namentlich diejenige der Handelskammer in Düsseldorf stimmen aufs Genaueste mit den Angaben Seite 24 der Denkschrift überein und zwar aus dem sehr einfachen Grunde, weil es sich hier nicht etwa um eine von verschiedenen Seiten her bewirkte Aufstellung, sondern, soviel hierüber in Erfahrung gebracht ist, um eine und dieselbe von Herrn Subdirektor De Greck in Düsseldorf nach verschiedenen Seiten hin mitgetheilte Berechnung handelt.

Die Handelskammer in Düsseldorf führt an, daß der Polizei-Präfekt in Paris am 25. Dezember 1854 die Verwaltung der Nord-Ostbahn autorisirt habe, rohe Baumwolle per Tonne von 1000 Kil. mit Inbegriff aller Spesen von Liverpool bis Basel zu 122 Fr. 50 Cms. zu befördern.

Diese Frachtermäßigung mußte daher bei der nächsten Tarif-Reduktion berücksichtigt werden, also in dem neuesten, seit dem 1. August 1855 gültigen Tarife nachgewiesen sein.

Nach diesem Tarife gehört gegenwärtig rohe Baumwolle der zweiten (ermäßigten) Tarifklasse an, während solche sonst den Normalsatz trug, so daß also in dieser anderweiten Klassifikation die mit so großem Nachdrucke hervorgehobene Fracht-Reduktion beruht.

Die Transportkosten sind nun Seite 24 der Denkschrift wie folgt nachgewiesen:

I. Von Liverpool nach Rotterdam (per Eisenbahn nach Hull und per Steamer nach Rotterdam) 2 Lstr. p. Tonne de 1000 Kil. à 11 Fl. 75 Cs.	23 Fl. 50 Cs.	
Kleine Nebenkosten	1 = 24 =	
	24 = 74 =	
à 56	53 Frs. — Cms.	
Fracht nach Mannheim per Dampfschleppschiffahrt . . . 1 Frs. 05 Cms. p. 50 Kil.	21 = — =	
Rhein-Oktroi 78 = = = = ...	15 = 70 =	
Kleine Nebenkosten 8 Xr.		
Fracht p. Eisenbahn nach Basel . . . . 42 =		
50 Xr. p. 50 Kil. à 28 Xr. . .	35 = 71½ Cms.	
	125 Frs. 41½ Cms.	

1) Im den Berichte vom 27. Aug. 1855 an die Königliche Regierung zu Düsseldorf.

Digitized by Google

Transport 125 Frs. 41½ Cms.

Assekuranz ab Liverpool nach Basel zum Preise von 58 Cms. p. ½ Kil. gibt 1160 Frs. à ⅝ % . . 7 " 25 "

p. 1000 Kil. = 132 Frs. 66½ Cms.

Demnach von Liverpool bis Basel p. 100 Kil. = 13 Frs. 26½ Cms.

II. Von Liverpool nach der Schweiz via Frankreich p. Eisenbahn nach Folkstone, sodann p. Steamer nach Boulogne, endlich p. Eisenbahn via Paris nach Basel einschließlich aller Kosten und zum Tarif „à grande vitesse" . . . . . p. 100 Kil. 12 Frs. 25 Cms.

Assekuranz zum Preise von 58 Cms. wie vorstehend gibt 116 Frs. ad ⅝ % . . . . . — " 43½ "

12 Frs. 68½ Cms.

Es berechnen sich jedoch die Kosten für den Transport à petite vitesse für 1000 Kil. Baumwolle in gepreßten Ballen nach den Tarifen für die französischen Bahnstrecken wie folgt:

per Eisenbahn von Hâvre bis Paris pro 100 Kil. = 2 Frs. 58 Cms. . . . . 25 Frs. 80 Cms.

per Eisenbahn von Basel nach Paris . . . . 65 " 50 "

91 Frs. 30 Cms.

Für den Transport von Boulogne via Paris nach Basel stellen sich die Transportkosten p. 100 Kil. um 3 Cms., p. 1000 Kil. also um 30 Cms. billiger.

Die Transportkosten von Rotterdam rheinwärts bis Mannheim und per Eisenbahn weiter nach Basel berechnen sich wie folgt:

von Rotterdam bis Mannheim p. Mannheimer Beurtschiff (vergl. S. 64 Anm. 1) p. 50 Kil. = 1 Frs. . . . . 20 Frs. — Cms.

Rheinzoll p. 50 Kil. 78, 45 Cms. . . . . 15 " 69 "

Spesen in Mannheim nach Seite 118 p. 50 Kil. zum Maximum von 23 Cms. . . . . 4 " 60 "

p. Eisenbahn von Mannheim—Basel im Transit zum ermäßigten Satze p. 50 Kil. 143 Cms. . . . . 28 " 60 "

Rotterdam—Basel = 68 Frs. 89 Cms.

In der Denkschrift sind für diese Route berechnet 72 Frs. 41½ Cms., was daher kommt, daß der Satz p. 50 Kil. zu hoch gegriffen ist und zwar

1) bei der Fracht von Rotterdam — Mannheim um 5 Cms.

2) beim Rheinzolle um . . . . . 2 Decim.

Digitized by Google

3) bei den Platzspesen um . . . . . 1⅛ Xr.
4) bei der Fracht von Mannheim bis Basel um . 2 Xr.

Wird aber hiervon auch ganz abgesehen und die Berechnung in der Denkschrift festgehalten, so stellen sich die Kosten für die Eisenbahn von Hâvre—Basel auf . . . . . 91 Frs. 30 Cms.
Der Transport von Rotterdam—Basel . . . . 72 = 42 =
für letzteren weniger p. 1000 Kil. . . . . 18 Frs. 88 Cms.
Rechnet man hierauf noch die Assekuranz-Differenz, welche sich nach den oben vorgetragenen Angaben der Denkschrift bei den Versendungen via Le Hâvre und via Rotterdam herausstellt, mit . . . . . 2 = 90 =
so bleibt die Route ab Rotterdam mindestens billiger 15 Frs. 98 Cms.
per 100 Kil. . . . . 1 = 60 =
per Zollcentner . . . . . — = 80 =
oder 6 Sgr. 5 Pf.

Die Versendung rheinwärts ab Rotterdam ist sonach ungleich billiger als die per Eisenbahn von Hâvre und auch 50 Cms. billiger als die von Boulogne und es ist völlig unbegründet, wenn behauptet wird, daß der höheren Rheinfrachten und des Rheinzolles wegen die französischen Eisenbahnen einen Vorrang gewonnen haben oder doch noch gewinnen können; es bestätigt sich vielmehr das schon früher Gesagte, nämlich daß die französischen Eisenbahnen ihrer höheren Frachten wegen nicht mit den Wasserstraßen konkurriren konnten, daß aus diesem Grunde die Frachtsätze jener Bahnen ermäßigt werden mußten, wie denn auch zugleich dargethan wird, daß sie mit dem Rheine der Frachten wegen, überhaupt nur dann werden konkurriren können, wenn letztere noch eine weitere erhebliche Ermäßigung erleiden.

Es ist klar, daß, wenn die Denkschrift die Gesammtkosten für Versendungen von Liverpool via Boulogne nach Basel
p. 1000 Kil. zu . . . . . 132 Frs. 66½ Cms.
von Rotterdam bis Basel p. 100 Kil. 1268½ = 126 = 85 =
berechnet, die Unrichtigkeit der Behauptung, daß der Rhein höher belastet sei, nur deshalb nicht sofort hervortritt, weil in der Denkschrift nur für den Transport via Rotterdam eine spezielle Kostenberechnung, für die Transporte via Paris aber ein ganz summarischer Ansatz geliefert ist.

Nur hierdurch wird es verdeckt, daß der in der Denkschrift auf-

Digitized by Google

tretende höhere Kostenbetrag gar nicht auf den Rheinverkehr, sondern lediglich auf die Frachten in England selbst und für den Seetransport trifft; dies läßt sich auch leicht in folgender Weise darthun:

Transportkosten von Liverpool via Paris nach der Denkschrift per 100 Kil. 12, 68½ oder p. 1000 Kil.	126 Frs. 85 Cms.
Fracht von Boulogne bis Basel, wie oben . . .	91 " — "
Bleibt für den Transport in England selbst und zur See	35 Frs. 85 Cms.
Fracht von Liverpool bis Rotterdam nach der Denkschrift p. 1000 Kil. 23 Fl. 50 Cms. 7 à 15 . .	50 " 36 "
Mehr	14 Frs. 51 Cms.
per 100 Kil.	1 " 45 "
" Zollcentner	— " 75 "

Diese Differenz, welche überdies noch durch die höhere See-Assekuranz ansehnlich gesteigert wird, steht mit dem Rheinverkehre und den darauf ruhenden Frachten und Zöllen nicht im entferntesten Zusammenhange; sie trifft lediglich auf den Seeverkehr; sie ist so erheblich, daß sie den Betrag überschreitet, um welchen der Transport auf dem Rheine billiger ist, als der auf den französischen Eisenbahnen. Sie bleibt deshalb mit 58 Cms. bestehen, wenn man, nach der Denkschrift, die Transporte auf den verschiedenen See-, Fluß- und Eisenbahnstrecken zusammenfaßt.

Der Antrag auf Rheinzollermäßigung aus Anlaß dieser Frachtkosten-Differenz ist sonach identisch mit dem Antrage:

> die Rheinzölle zu ermäßigen, damit die höheren Seefrachten nach Rotterdam auf ihrem bisherigen Stande bleiben können,

wie ebenso der Antrag auf Rheinzoll-Ermäßigung aus Anlaß des Transitverkehrs auf französischen Handelsstraßen nach der Schweiz identisch ist mit dem Antrage:

> die Rheinzölle zu ermäßigen, damit der Transitverkehr, welchen Frankreich, vermöge seiner Stellung als Seemacht, vermöge der Frequenz seiner Seehafenplätze, vermöge seiner schiffbaren Flüsse von jeher gehabt hat, und naturgemäß haben mußte, von dort abgelenkt, und als ganz neuer Erwerb so weit als irgend möglich dem Rheine zugeführt werde.

Digitized by Google

Abschnitt 5.

Gesammtresultate der bisherigen Erörterungen und Schlußbemerkungen.

Somit ist nun in dem Vorstehenden nachgewiesen, daß die in der Denkschrift bezüglich des Rheinzolles aufgestellten Behauptungen in allen Theilen völlig unbegründet erscheinen.

Es ist nachgewiesen, daß der Verkehr auf dem Rheine, welcher bedeutenden Abbruch erlitten haben soll, sich im Gegentheile erheblich gesteigert hat;

daß die Lage der verschiedenen großen, am Rheinverkehre betheiligten Transportgesellschaften gegenwärtig eine ungleich günstigere ist, als dies vor Eröffnung der Eisenbahnen der Fall war;

daß der Güterverkehr auf den Eisenbahnen eine Benachtheiligung des Rheinverkehres nicht herbeigeführt hat und

daß die in der Denkschrift aufgestellten Berechnungen, welche eine solche Benachtheiligung erweisen sollen, fast durchweg und namentlich in den wichtigeren Verkehrsstrecken entweder ganz unzutreffend sind oder aber die hervortretenden Differenzen gar nicht mit den Rheinfrachten und Rheinzöllen im Zusammenhange stehen.

Es liegt daher auch keine Veranlassung vor, den in der Denkschrift und von anderen Seiten her gestellten Antrag auf Ermäßigung des Rheinzolles, sei es im Ganzen oder für einzelne namhaft gemachte Waarenartikel, in irgend einem Theile zu unterstützen.

Kann die Köln-Düsseldorfer Dampfschifffahrtsgesellschaft mit ihrem „vergleichsweise höchsten“ Frachttarife am Güterverkehre sich nicht nach Wunsch betheiligen, so ist es selbstredend zunächst an ihr, eine solche Betheiligung dadurch zu ermöglichen, daß sie vorab ihren seit vielen Jahren im Wesentlichen unverändert beibehaltenen „vergleichsweise höchsten“ Frachttarif in gleicher Weise ermäßigt, wie dies Seitens der Dampfschleppschifffahrtsgesellschaften und den mit diesen eins gewordenen ehemaligen Segelschiffern geschehen ist und fortschreitend noch geschieht.

So lange dies nicht erfolgt, drückt der Antrag auf Ermäßigung des Rheinzolles nichts Anderes aus, als das Verlangen, die Kosten der Unterhaltung der Wasserstraße des Rheines denjenigen aufzubürden, welche aus dem Rheinverkehre wenig oder gar keinen Vortheil ziehen, damit die hohen Frachtsätze und die hohen Dividenden beibehalten werden können.

Digitized by Google

Denn es bedarf wohl kaum eines Hinweises auf die für Uferbauten und Strom-Korrektionen verwandten Summen, auf die dem Rheinzolle zur Last fallenden Renten und Besoldungen, um darzuthun, daß der Rheinzoll für Preußen keineswegs eine ergiebige Finanzquelle ist.

Einer Ermäßigung des Rheinzolles im großen Ganzen läßt sich daher an und für sich gar nicht das Wort reden. Eine solche Ermäßigung wäre vielmehr nur dann für einzelne Artikel zu bewilligen, wenn, was bisher nicht geschehen, nachgewiesen werden könnte, daß diese Artikel in der niedrigsten Klasse der Rheinfrachttarife stehen, und dessenungeachtet eine Konkurrenz von anderen Verkehrsstraßen her nicht auszuhalten vermögen; denn es wäre doch gewiß völlig ungerechtfertigt, den Rheinzoll z. B. für rohe Seide der vorgeschützten Eisenbahn-Konkurrenz wegen zu ermäßigen, so lange dieselbe, wie gegenwärtig beim Transporte auf Dampfschiffen, einen bedeutend erhöhten Satz nach den an sich schon „vergleichsweise höchsten“ Tarifen, — beim Transporte auf den Eisenbahnen dagegen den Normalsatz trägt.

Digitized by Google

Abtheilung II.

Von den Rekognitionsgebühren.

Abſchnitt 1.

Von der Natur der Rekognitionsgebühren.

Die Denkſchrift behauptet am Schluſſe des Kapitels V., daß die Rekognitionsgebühren in enger Beziehung zur Ladung ſtänden, und nichts Anderes ſeien, als eine zweite Belaſtung für die an ſich ſchon durch den Rheinzoll beſchwerte Waare. Dieſe Anſicht wird dadurch unterſtützt, daß unbeladene Fahrzeuge von Entrichtung der Rekognitionsgebühren gänzlich befreit bleiben. Indeß bildet die Befreiung nur eine Ausnahme von der Regel, welche das Geſetz aufſtellt. Daſſelbe unterſcheidet ausdrücklich den Zoll für die Waare von der Gebühr für das Fahrzeug, indem es nur hierdurch möglich wird den beiden Theilen, welche unmittelbar von der Rheinſchifffahrt Nutzen ziehen, die im Intereſſe dieſer Schifffahrt durch Unterhaltung der Leinpfade, Verbeſſerung des Strombettes ꝛc. erwachſenden Koſten aufzuerlegen. Das Geſetz belaſtet die Waare und zwar ausſchließlich nach der Länge des Weges, den dieſelbe auf der Waſſerſtraße durchläuft, und es trifft dieſe Belaſtung die Waaren-Empfänger und Konſumenten; das Geſetz belaſtet ſodann auch das Fahrzeug und zwar einerſeits annähernd nach Verhältniß der durchlaufenen Wegeſtrecke, andererſeits aber nach dem Raume, welchen daſſelbe auf der Waſſerſtraße in Anſpruch nimmt oder mit anderen Worten nach Verhältniß der Größe des Fahrzeuges, und es trifft dieſe Belaſtung nur den Schiffer. Die letztere Abgabe hat daher die Natur eines Wegegeldes und waltet ſonach daſſelbe Verhältniß ob, wie bei dem Verkehre auf Landſtraßen, wo die Waare mit dem Durchgangszolle, das Fahrzeug aber mit dem Chauſſeegelde belegt iſt, indem der Rheinzoll in die Stelle des beim Transport auf dem Rheine wegfallenden Durchgangszolles und die Rekognitions- (Schiffs-) Gebühr in die Stelle des Chauſſeegeldes tritt.

Digitized by Google

Abschnitt 2.

Von der Schiffsvermessung.

Die Rekognitionsgebühren werden nach der Ladungsfähigkeit der Schiffe erhoben und wird diese Ladungsfähigkeit durch Aichung der Fahrzeuge festgestellt.

Das hierbei zu beobachtende Verfahren ist durch eine besondere Instruktion geregelt, welche von dem Herrn Ober-Präsidenten der Rhein-Provinz unter dem 19. November 1846 durch die Amtsblätter bekannt gemacht wurde. Es braucht daher von dem Aichverfahren nicht näher die Rede zu sein und ist nur hervorzuheben, daß, wenn in der Denkschrift Seite 17 u. 18 gesagt wird: „Es muß ferner berücksichtigt werden, daß die Personen-Dampfboote an Steinkohlen ein zwischen etwa dem vierten und sechsten Theile ihrer Ladungsfähigkeit schwankendes Gewicht zum Behufe der eigenen Fortbewegung an Bord führen und für diese Ladung an Kohlen einen Theil der Rekognitionsgebühr, d. h. *also eine Kohlensteuer*, entrichten, während die stets leer fahrenden Schleppdampfboote, welche ebenfalls eine starke Ladung Kohlen mit sich führen, von der Erlegung der Rekognitionsgebühr gänzlich befreit sind;“ eine solche Aeußerung bei der genauen Kunde der Gesetzgebung und der hierauf bezüglichen Erlasse und Verhandlungen, welche die Denkschrift kund zu geben sucht, gewiß in hohem Grade überraschen muß.

Wären wirklich dem Verfasser die Bestimmungen der Aich-Instruktion vom 19. November 1846, nach welchen, *bevor mit der Aichung begonnen wird*, die Geräthe und die Mannschaften auf dem Schiffe sein, die erforderlichen Steinkohlen sich an Bord befinden und die Kessel mit Wasser gefüllt sein müssen, nicht augenblicklich gegenwärtig gewesen, so mußten ihm doch die für die eigenen Schiffe der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft ausgestellten *Aichscheine* sagen, wie völlig unbegründet jene Behauptung sei.

Denn es wurde z. B. nach dem unterm 16. Juli 1853 No. 2214 für das Düsseldorfer Dampfschiff „Der Hohenzoller“ ausgefertigten Aichscheine die Ladungsfähigkeit zu 1,586 Ctr. 24 Kil. festgestellt, dagegen blieben als zur Führung des Schiffes erforderlich bei dieser Festsetzung außer Ansatz 1,985 Ctr., worunter 1,500 Ctr. für die Maschinen und den mit Wasser angefüllten Kessel und 400 Ctr. für Steinkohlen.

Digitized by Google

Abschnitt 3.

Von dem Verhältnisse der Ladungen zur Ladungsfähigkeit.

In der Denkschrift ist ferner Seite 17 behauptet: „Eine Besteuerung dieser (Personen-Dampf-) Schiffe, wie eine solche jetzt in Uebung ist, erscheint nicht als eine gerechte und den wirklichen Lastschiffen gegenüber als eine sehr unverhältnißmäßig hohe; denn abgesehen davon, daß jene Besteuerung der ganzen Tragfähigkeit der Personen-Dampfboote gewissermaßen eine Besteuerung des Gewichtes der Personen einschließt, was doch nicht Absicht war, so muß erwogen werden, daß die Konstruktion der Personen-Dampfschiffe nicht gestattet die besteuerte Tragfähigkeit in der Wirklichkeit durch Güterladung zu erfüllen, da Laderäume und Verdeck eine Güterladung von nur einem Drittel der besteuerten Tragfähigkeit ermöglichen.“

Es mag hier von der Behauptung, daß eine Besteuerung des Gewichtes der Personen stattfinde, ganz abgesehen werden, da sie nur eine Konsequenz der in der Denkschrift ausgesprochenen, oben schon erwähnten Ansicht über die Natur der Rekognitionsgebühr ist, so daß lediglich auf die andere Behauptung, daß die Laderäume und das Verdeck der Personen-Dampfboote nur eine Ladung von einem Drittel der besteuerten Tragfähigkeit ermöglichten, eingegangen zu werden braucht. Was die Ladungsfähigkeit der Dampfschiffe betrifft, so ist dieselbe im Vergleich zu Segelschiffen und Schleppkähnen von gleicher Größe ganz außerordentlich gering und zwar deshalb, weil die Dampfschiffe schon in geringer Höhe über dem Wasserspiegel Seitenöffnungen haben, bis zu welchen die Einsenkung bei der Beraichung ohne Gefahr für das Schiff nicht vorschreiten kann. Bei dem oben erwähnten Dampfschiffe „Der Hohenzoller“ betrug aus diesem Grunde die Entfernung vom höchsten bis zum tiefsten Punkte der Einsenkung, d. h. die Skalahöhe, nach welcher die Tragfähigkeit bemessen wird, nur 0,3 Met., während solche bei Segelschiffen und Schleppkähnen der Regel nach sich auf 1—2 Met. beläuft. Wollte man bei der Aichung einen noch größeren Raum als bisher zwischen jenen Seitenöffnungen und dem Wasserspiegel freilassen, um dadurch eine geringere Tragfähigkeit in Rechnung bringen zu können, so würde nicht selten der Fall eintreten, daß die Skalahöhe

Digitized by Google

in Null überginge und die Aichung mancher Dampfschiffe ganz unausführbar bliebe.

Daß in der That schon jetzt bei der Aichung alle nur erdenklichen Rücksichten auf die Bauart der Personen-Dampfschiffe genommen werden, daß diese Rücksichten sogar die Grenzen des Erlaubten überschreiten, geht aus den Schiffsmanifesten und Einnahmebüchern aufs Ueberzeugendste hervor.

Nach denselben fuhr z. B. das der Würzburger Dampfschifffahrts-Gesellschaft gehörende Dampfboot „Therese“ im Jahre 1854 wiederholt mit Güterladungen zu Berg, welche die im Aichscheine zu 560 Ctr. nachgewiesene höchste Ladungsfähigkeit, mehr oder weniger erheblich überschritten, obwohl nach der Erklärung des Rheinzollamtes Coblenz, die Aichskala nie unter Wasser gewesen. Es wurden nämlich allein an rheinzollpflichtigen Waaren auf dem Dampfboote Therese befördert: Am 3. März 570 Ctr. am 12. März 586 Ctr., am 22. März 586 Ctr., am 29. März 585 Ctr., am 5. April 572 Ctr., am 9. April 576 Ctr., am 19. April 570 Ctr. u. s. f. — Das Schiff wurde nach mehrmaliger Erinnerung des gedachten Rheinzollamtes und nachdem dasselbe angeblich umgebaut war, von dem Aichamte Würzburg nochmals geaicht und die höchste Ladungsfähigkeit zu 860 Ctr. festgestellt. Das fragliche Dampfboot fuhr daher nicht blos mit voller Ladung, sondern war überladen, ohne daß letzteres an der Aiche hervortrat.

Wird hierdurch schon nachgewiesen, daß die obige Behauptung der Denkschrift, die Konstruktion der Dampfschiffe ermögliche nur eine Ladung von ⅓ der Tragfähigkeit, völlig unbegründet ist, so liegen doch noch andere Beweise hierfür vor.

Es ließe sich zunächst jener Behauptung entgegenstellen, daß das Verhältniß der Ladung zur Tragfähigkeit nicht blos bei der Personen-Dampfschifffahrt, sondern bei der Schifffahrt im Ganzen ziemlich allgemein 1:3, ja selbst noch weit ungünstiger sei, indem die Rheinschifffahrts-Central-Kommission, auf deren Aussprüche die Denkschrift sich vorzugsweise stützt, hierüber in dem Jahresberichte pro 1854 S. 22 sagt:

„Es darf z. B. nicht erst darauf aufmerksam gemacht werden, daß zwischen der Ladungsfähigkeit der Schiffe und der wirklichen Ladung durchschnittlich ein großes Mißverhältniß besteht, welches theilweise dadurch noch fühlbarer wird, daß die geringe Wassertiefe in einzelnen Strecken oft keine vollen Ladungen gestattet, wenn sie auch zu

Digitized by Google

haben wären. Dieses Mißverhältniß ist aber wieder sehr verschieden; in der Bergfahrt stellt sich dasselbe etwa heraus, wie folgt:

Zwischen Lobith und Emmerich verhält sich die Ladungsfähigkeit zur Ladung wie 3:1
bei Coblenz. 2:1
= Caub, Mannheim, Neuburg 3:2

In der Thalfahrt dagegen
bei Lobith und Emmerich 3:2
= Coblenz, Caub, Mannheim 3:1
= Neuburg . . . . . 7:1.

Diese Angaben treffen jedoch, wenigstens was die Preußischen Aemter Emmerich und Coblenz betrifft, nachweisbar nicht zu.

Zwar stützen sich dieselben auf die Statistik, indem für die Bergfahrt (von welcher, als dem wichtigsten Theile des Verkehrs, hier ausschließlich die Rede sein soll, da bei dieser die Fahrt schwieriger ist und deshalb das Mißverhältniß zwischen Ladung und Ladungsfähigkeit um so fühlbarer werden muß) für sämmtliche Schiffe bei Emmerich die Ladungsfähigkeit zu . 16,047,483 Ctr. die Ladung zu 5,867,551 Ctr. bei Coblenz zu . . 18,447,945 = = = = 9,650,183 = nachgewiesen ist; dabei blieb jedoch unberücksichtigt, daß die Angaben über die Ladungsfähigkeit auch sämmtliche Schiffe umfassen, welche entweder der Natur der Sache nach oder aus Anlaß besonderer Verhältnisse sich gar nicht am Gütertransporte betheiligten.

Hierher gehören zunächst sämmtliche Dampfschleppschiffe (Remorqueure).

Wird die Tragfähigkeit eines Remorqueur's zum Minimum von 1,500 Ctr. veranschlagt, so ergibt sich eine Summe der Tragfähigkeit für die

427 Remorqueure bei Emmerich von 640,500 Ctr.
811 = = Coblenz = 1,216,500 =

welche also bei dem Vergleiche außer Betracht zu lassen wären, da auf den Remorqueuren selbst nur ganz ausnahmsweise und zwar meist nur in Fällen, wo die eigentlichen, den Anhang des Remorqueur's bildenden, Transportschiffe die ihnen zugewiesene Ladung nicht vollständig aufzunehmen vermögen [1]), Güter verladen werden.

1) Vergl. Anl. 2. zu Seite 58.

Digitized by Google

Sodann wären aber auch außer Betracht zu lassen alle diejenigen Fahrzeuge anderer Art, welche ohne alle Güterladung gefahren sind, weil bei diesen von einem Verhältnisse der Ladung zur Tragfähigkeit nicht wohl die Rede sein kann.

Es gehören hierher die überaus zahlreichen Schiffe, welche in 1854 die 4,734,411 Ctr. Steinkohlen von der Ruhr nach dem Oberrheine und die 6,346,142 Ctr. Steinkohlen von der Ruhr nach Holland transportirten und zum bei weitem größten Theile unbeladen zurückkehrten.

Es gehören dahin ferner die kleinen Lokalboote, welche sich zwischen Coblenz, Vallendar und St. Goar ꝛc. bewegen und am Güterverkehre keinen Theil nehmen.

Es gehören dahin endlich aber auch die Dampfboote der größern Gesellschaften und namentlich der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft, welche zu den Schnellfahrten verwandt werden und bei diesen Fahrten keine Güter führen.

Die Köln-Düsseldorfer Gesellschaft zahlte nach ihren eigenen Angaben in Anlage 2 d. der Denkschrift die Rekognitionsgebühr in der Bergfahrt bei Coblenz für 1,459 Schiffe. Diese hatten nach den Einnahmebüchern der Rheinzollämter eine Ladungsfähigkeit von 1,682,362 Ctr., darunter befanden sich jedoch 392 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 414,644 Ctr., welche ohne alle Güterladung fuhren.

Es trifft also ca. ¼ der Schiffszahl und auch ca. ¼ der Tragfähigkeit, welche für Fahrzeuge der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft nachgewiesen ist, auf unbeladene Dampfboote. Die Zahl der letztern, welche sich am Güterverkehre entweder gar nicht, oder so gut wie gar nicht betheiligten, würde jedoch noch ungleich größer erscheinen, wenn nicht bei obigem Vergleich alle Schiffe als beladen angesehen wären, die irgend eine, wenn auch noch so geringfügige Ladung an Bord hatten. So z. B. das Dampfboot „Der Hohenzoller“ von 1,586 Ctr. Tragfähigkeit, welches am 23. Juni 1854 13 Kil., am 30. Juni 1854 15 Kil. Waaren beförderte, so daß für diese beiden Fahrten einer Tragfähigkeit von zusammen 3,172 Ctr. eine Gesammtladung von 28 Kil. oder 56 Pfd. gegenübersteht. Die besseren Dampfboote der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft fahren sogar der Regel nach ohne Ladung. Hierhin gehört zum Beispiel das Dampfboot Merkens von 1,007 Ctr. Ladungsfähigkeit, welches im Jahre 1854 unter 52 Fahrten nur 4 mit Ladung und zwar im Ganzen 233 Ctr. nachzuweisen hat, so daß einer Tragfähigkeit von

Digitized by Google

52,364 Ctr. nur eine Ladung von 233 Ctr. bei diesem Dampfschiffe gegenübersteht, also bei einem der schönsten Schiffe der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft ein noch ungünstigeres Verhältniß vorhanden ist, wie bei den schon erwähnten kleinen Lokalbooten von 140 resp. 147 Ctr. Tragfähigkeit, welche bei einer Gesammtsumme der letztern von 52,867 Ctr. im ganzen Jahre 1854 nur eine Waarenmenge von 573 Ctr. beförderten.

Es ergibt sich hieraus, daß die von der Rheinschifffahrts-Central-Kommission gelieferten oben erwähnten Angaben, wenn sie, wie selbstredend, für die am Güterverkehre wirklich betheiligten Fahrzeuge das Verhältniß der Tragfähigkeit zur Ladung nachzuweisen haben, einer wesentlichen Berichtigung bedürfen.

Um dieses Verhältniß der wirklichen Sachlage entsprechend darzustellen, werden nachstehend diejenigen Resultate vorgetragen, welche die Einnahmebücher der Rheinzollämter Emmerich und Coblenz in Betreff der Tragfähigkeit und der wirklichen Ladung übereinstimmend mit der Gefälle-Erhebung ergeben. Bei Emmerich sind indeß nur diejenigen Segelschiffe und Schleppkähne in Betracht gezogen, welche Waaren aus Holland nach dem Oberrheine beförderten, bei deren Ladungen sonach die Stromverhältnisse des Nieder-, Mittel- und Oberrheines gleichmäßige Berücksichtigung finden mußten. Die Ladungen der übrigen Segelschiffe und Schleppkähne, welche nach Preußischen Orten dirigirt wurden, waren, als rheinzollfrei, nicht Gegenstand der Anschreibung in den Einnahmebüchern und es konnten deshalb Nachrichten über dieselben auch nicht geliefert werden.

Die Schiffe, welche aus Holland beladen nach dem Oberrheine fuhren, hatten im Ganzen eine Tragfähigkeit von 2,927,146 Ctr. und eine Ladung von 2,009,842 Ctr. Das Verhältniß war daher wie 3 : 2 oder $1\frac{1}{2} : 1$.

Dies Verhältniß besteht sowohl für Segelschiffe wie für Schleppkähne, denn bei ersteren stellt sich die Tragfähigkeit auf 1,211,756 Ctr., die Ladung auf 878,877 Ctr., das Verhältniß also wie 2 : 2; bei letzteren belief sich die Tragfähigkeit auf 1,715,390 Ctr., die Ladung auf 1,130,965 Ctr. Das Verhältniß war also auch nahezu wie 3 : 2.

Anders verhält es sich dagegen, wenn man die Fahrzeuge unter 5,000 Ctr. mit denen über 5,000 Ctr. Tragfähigkeit vergleicht.

Es hatten nämlich die erstern eine Tragfähigkeit von 519,927 Ctr. eine Ladung von 426,168 Ctr.; Verhältniß wie 5 : 4 oder $1 : \frac{4}{5}$.

Digitized by Google

Die letztern hatten eine Tragfähigkeit von 2,407,219 Ctr., eine Ladung von 1,583,674 Ctr.; Verhältniß wie 3 : 2.

Dies bestätigen auch die Eintragungen in den Einnahmebüchern, nach welchen sich das Verhältniß der Tragfähigkeit zur Ladung für Fahrzeuge unter 5,000 Ctr. in der Regel nahezu wie 1 : 1 stellt und entschieden günstiger ist, als bei den Schiffen über 5,000 Ctr.

Die letzteren, zu welchen der größte Theil der Schleppkähne gehört, sind nämlich, in Hinblick auf die zur Sicherung der Territorialzölle bestehenden Vorschriften, der erleichterten Abfertigung wegen fast durchweg verschlußfähig eingerichtet und führen nur selten eine Oberlast, während bei den kleinern Fahrzeugen die Verschlußeinrichtung der Regel nach fehlt und die Oberlasten allgemein sind, da diese bei fehlendem Raumverschlusse eine Aenderung des Abfertigungsverfahrens nicht bedingen.

Wird nun berücksichtigt, daß bei obigen Angaben die nicht unerhebliche Menge derjenigen Objekte, welche der Freiklasse des Rheinzolltarifes angehören, beim Transit über die Preußische Rheinstrecke nicht zur Anschreibung gekommen ist, so ergibt sich, daß das Verhältniß der Ladung zur Tragfähigkeit sich weit günstiger gestaltet, als dies nach den Angaben der Rheinschifffahrts-Central-Kommission der Fall ist. Daß in vielen Fällen die Centnerzahl der Ladung derjenigen der Tragfähigkeit gar nicht gleichkommen kann, liegt in der Natur der Sache, denn da nach dem bei der Aichung beobachteten Verfahren die Tragfähigkeit nach dem Gewichte einer Wassermenge von gleichem Volumen wie der Schiffsraum festgestellt wird, so ist es nach hydrostatischen Grundsätzen klar, daß in den Schiffsraum eine der Centnerzahl der Tragfähigkeit entsprechende homogene Ladung nur dann untergebracht werden kann, wenn das spezifische Gewicht der Waaren dem des Wassers entweder gleich ist oder letzteres übersteigt. Bei den meisten Körpern vegetabilischen Ursprunges und bei Hauptartikeln des Waarenverkehres ist dies indeß nicht der Fall, und es ist daher auch unmöglich, selbst bei vollständig angefüllten Laderäumen, durch die Centnerzahl der Ladung die Centnerzahl der Tragfähigkeit zu erreichen. Diese Unmöglichkeit wird noch gesteigert, wenn die Waaren viele hohle Räume einschließen, wie z. B. die thierischen Hörner, wenn sie außerdem noch mit bedeutenden Mengen eines leichten Verpackungsmaterials umgeben sind, wie z. B. die mit Stroh umwickelten Hohlgläser ꝛc.

Es ist dies ein Grund, weshalb die Schiffe, welche der Regel nach

Digitized by Google

ihre Ladung unter Raumverschluß führen, einen weit größeren Laderaum nöthig haben, als dies nach dem Gewichte der Ladung erforderlich scheint.

Wird nun noch berücksichtigt, daß je nach der Gestalt der Waarenballen oft ein nicht unbedeutender Theil des Laderaumes gar nicht ausgefüllt werden kann, so liegt es klar zu Tage, daß aus dem Gewichte der Ladung und ohne Rücksicht auf die Beschaffenheit der letzteren auf ein Mißverhältniß zur Tragfähigkeit gar nicht geschlossen werden kann.

Was die Abfertigungen in der Bergfahrt bei Coblenz betrifft, so ist darüber Folgendes anzuführen. Nach den Einnahme-Journalen betrug die Ladungsfähigkeit sämmtlicher zur Rekognitionsgebühren-Entrichtung herangezogenen Schiffe 13,493,337 Ctr., die wirkliche Ladung aber 9,650,183 Ctr. Das Verhältniß war also 13 : 10 oder 1 : $^{10}/_{13}$.

Hiervon treffen auf Personen-Dampfschiffe, beladene und unbeladene,

	Tragfähigkeit	Ladung	Verhältniß
der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft	1,689,362 Ctr.	231,341 Ctr.	7 : 1
Rotterdamer "	517,731 "	188,056 "	5 : 2
Main-Dampfboote	182,432 "	72,742 "	5 : 2
Lokalboote	52,867 "	573 "	92 : 1

Abgesehen von den Lokalbooten war sonach das Verhältniß bei der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft entschieden am ungünstigsten, aber nicht weil die Dampfboote nur eine Güterladung bis zu $^1/_3$ der Tragfähigkeit führen können, denn dies wird durch den Umstand widerlegt, daß nach den Einnahmebüchern die Rotterdamer Gesellschaft und die vom Main und Neckar [1]) ihre Boote der Regel nach mit einer weit stärkeren Ladung befrachtet hatten, und daß auch die Schiffe der Köln-Düsseldorfer Gesellschaft mit stärkeren Ladungen gefahren sind (z. B. die Dampfboote Göthe von 1,027 Ctr. Tragfähigkeit am $^{20}/_{12}$ 54 mit 603 Ctr., Schiller von 1,025 Ctr. Tragfähigkeit am $^{24}/_{12}$ 54 mit 550 Ctr., Elberfeld von 666 Ctr. Tragfähigkeit am $^{13}/_3$ 54 mit 345 Ctr. Ladung ꝛc.), sondern weil jene Gesellschaften ihre Fahrten in ein dem Güterverkehre entsprechendes Verhältniß bringen, während die Köln-Düsseldorfer vorzugsweise auf den Personen-Transport rücksichtigt und deshalb ihre besten Boote ganz ohne oder doch mit sehr geringfügiger

1) Zu vergl. Seite 176. Um auch einige Rotterdamer Dampfschiffe zu erwähnen, wird hier bemerkt, daß die Boote No. 24 von 992 Ctr. Tragfähigkeit am 18. März 1854 mit 776 Ctr., Niederländer von 1,480 Ctr. Tragfähigkeit am 21. März mit 900 Ctr., Agrippina von 1,478 Ctr. Tragfähigkeit am 21. April mit 864 Ctr. beladen waren ꝛc.

Digitized by Google

Ladung fahren läßt; sodann aber auch, weil der Handelsstand es nicht für gut findet, den Personen-Dampfschifffahrts-Gesellschaften bedeutende Mengen gewöhnlichen Frachtgutes zu überweisen, so lange ihm von der Schleppschifffahrt und der damit zusammenhängenden Segelschifffahrt eine ungleich billigere und fast ebenso schnelle Transport-Gelegenheit geboten wird.

Abschnitt 4.

Von der Belastung der Schifffahrt durch die Rekognitionsgebühren.

Nach dem Vorstehenden ist der Seite 14 der Denkschrift gelieferte Nachweis der Belastung der Frachteinnahme durch die Rekognitionsgebühren und den Rheinzoll von den Passagier-Effekten ganz unzutreffend. Die Denkschrift sagt nämlich daselbst:

„Die Kölnische und Düsseldorfer Dampfschifffahrts-Gesellschaft hatten im Jahre 1854 folgende den Gütertransport berührende Belastungen zu tragen:

a. an Rheinzoll auf 1,088,134 Ctr. . .	28,537	1	9
b. an Rekognitionsgebühr auf 20,769 Schiffe	15,733	13	10
c. an Rheinzoll auf Passagier-Effekten zu 88,395 Ctr.	2,560	17	8
in Summa	46,831	3	3

„Die Brückendurchlaßgebühren, welche ebenfalls zum Theil dem Gütertransporte zur Last fallen, sind dennoch nicht in Anschlag gebracht worden.“

„Die ganze Einnahme dieser Gesellschaften an Frachten betrug im Jahre 1854 nach Abzug der von den Absendern oder Empfängern der Waaren zurückerstatteten Rheinzölle die Summe von . . . . . 225,367 — —

welche um den Betrag der daraus bezahlten Rekognitionsgebühren und Oktrois auf Passagier-Effekten von 18,294 1 6

geschmälert und auf 207,072 28 6

reducirt wird. —“

Digitized by Google

„Abgesehen davon, daß ein großer Theil der Einnahme an Frachten von solchen Gütern des Binnenverkehrs ꝛc. aufgebracht ist, welche der Erhebung eines Rheinzolles gar nicht unterliegen, beliefen sich also die Belastungen auf ca. 18½ % von der Brutto-Einnahme incl. des miterhobenen Rheinzolles. Zu der wirklichen Einnahme an Frachten verhalten sich jene Ausgaben dagegen ungefähr wie 1:4.“

„Das Mißverhältniß dieser Belastungen zu den Frachten sprechen obige Zahlen deutlich aus.“

Wie kann man es aber begründen, die Rekognitionsgebühren für Boote, welche nur Personen beförderten, allein auf die bei anderen Schiffen aufgekommene Güterfracht anzurechnen, und was soll es beweisen, wenn die Rekognitionsgebühr ad 15 Frs. für das am 18. Juli 1854 von Köln nach Mainz gefahrene Dampfschiff „Prinzessin von Preußen“ auf die Güterladung von 3 Kil. oder 6 Pfd. angerechnet wird, welche dieses Schiff führte?

Nach dem Protokolle vom 28. April 1855 der General-Versammlung der Düsseldorfer-Gesellschaft wurden von den vereinigten Gesellschaften im Ganzen befördert:

879,924 Personen	im Ertrage von	621,958 Thlr.
876,622 Güter	= = =	227,161 =
	Summa	849,119 Thlr.

Die Gesellschaften zahlten nach ihren eigenen Angaben an

Rekognitionsgebühren . . .	15,733 Thlr.	
An Rheinzoll für Passagier-Effekten	2,560 Thlr.	18,293 Thlr.

Der übrige Rheinzoll ist nicht in Anrechnung zu bringen, da dieser von den Gesellschaften nur vorschußweise gezahlt und von den Waarenempfängern wieder eingezogen wird.

Die ganze Belastung beträgt daher, nicht wie in der Denkschrift behauptet ist, 18½ %, sondern nur ca. 2,2 %.

Als eine unerwünschte Ungleichmäßigkeit ist es aber hervorzuheben, daß die Dampfschifffahrts-Gesellschaften die Rekognitionsgebühren zum vollen Betrage, die Schiffseigenthümer (Segelschiffer) aber nur mit der Hälfte jenes Betrages zu zahlen haben. Diese Begünstigung der sogenannten Segelschifffahrt ist selbst in den Sitzungen der Rheinschifffahrts-Central-Kommission wiederholt als eine Ungerechtigkeit bezeichnet und auf

Digitized by Google

deren Beseitigung angetragen. Derartige Anträge sind jedoch immer mit dem Bemerken abgelehnt, daß Bedenken getragen werden müsse, der so sehr bedrängten Segelschifffahrt den Vortheil, um den es sich handelt, schon jetzt wieder zu entziehen.

Es wird daher interessant sein, nachzuweisen, daß der Vortheil, welcher vermeintlich der sogenannten Segelschifffahrt gewährt ist, gerade geeignet ist, den Ruin der Besitzer von Fahrzeugen mittlerer und geringer Ladungsfähigkeit herbeizuführen.

Der Dampfschifffahrt hat nämlich das Gesetz selbst Gelegenheit gegeben, jene Ungerechtigkeit wieder auszugleichen und zwar dadurch, daß dasselbe keine Beschränkung in Betreff der Größe der Fahrzeuge enthält, gleichwohl aber eine Tragfähigkeit von 5,000 Ctr. als Maximum bei der Rekognitionsgebühren-Erhebung annimmt. Es wird daher möglich, durch Vermehrung der Tragfähigkeit über 5,000 Ctr. hinaus den Vortheil auszugleichen, welchen die Schiffseigenthümer durch den Gebührennachlaß voraus haben.

In der That sind in neuerer Zeit die Schiffe gleichsam gewachsen. Bis zum Sommer 1854 hatte das größte Rheinschiff eine Ladungsfähigkeit von 8,898 Ctr., seitdem wird der Rhein mit Schiffen von beinahe 11,000 Ctr. Ladungsfähigkeit befahren. Man darf nicht einwenden, daß die Ladung dann auch um so weniger der Tragfähigkeit entspräche, denn gerade diese größten Schiffe fahren der Regel nach mit voller Ladung.

Für ein solches Schiff beträgt das Rekognitionsgeld pro Amtsstelle 15 Frs., für 4 Segelschiffe von je 2,500 Ctr., welche zusammen jenem etwa gleichkommen, beträgt die Gebühr für Schiffseigenthümer ebenfalls 15 Frs.

Beide Theile können also des Rekognitionsgeldes halber gleich billig fahren. Dies gilt jedoch nicht in anderer Beziehung; denn ein Remorqueur kann zwar zwei jener großen Fahrzeuge, aber nicht acht Schiffe von 2,500 Ctr. Tragfähigkeit schleppen, weil es hierbei nicht blos auf die Centnerzahl der Tragfähigkeit, sondern auch auf das Gewicht der Fahrzeuge selbst, sowie der zugehörenden Ausrüstungsgegenstände, auf den Widerstand des Wassers ꝛc. ankommt. Alles dieses ist bei den 8 kleinen Schiffen zusammen ungleich größer als bei den beiden Fahrzeugen von je ca. 11,000 Ctr. Tragfähigkeit. Es stellen sich deshalb auch die Transportkosten für letztere geringer und wird hierdurch schon ein niedrigerer Frachtsatz ermöglicht.

Digitized by Google

Außerdem kommt aber in Betracht, daß zur Bemannung eines Fahrzeuges von 11000 Ctr. hinreichend sind: 1 Steuermann und vier Matrosen; zur Bemannung der 4 entsprechenden Fahrzeuge von je 2,500 Ctr. sind erforderlich 4 Steuerleute, als welche die Schiffseigenthümen des Lootsenzwanges wegen nicht fungiren können, und zum wenigsten 8 Matrosen. Bei dem einen großen Fahrzeuge werden also erspart 3 Steuerleute und 4 Matrosen. Die Unterhaltungskosten für jene zu 200 Thlr. und die für die Matrosen zu 100 Thlr. jährlich als Minimum angenommen, ergäbe eine jährliche Ersparniß von 1000 Thlr. Bei jedem der 4 kleinen Fahrzeuge müßte also durch Erhöhung der Frachtsätze ein Mehrbetrag von 250 Thlr. jährlich aufgebracht werden, um verhältnißmäßig ein gleiches Einnahme-Resultat bei gleicher Ladung und gleichen Fahrten zu erzielen, wie solches für jenes eine Schiff sich berechnet.

Eine Erhöhung des Frachtsatzes, Behufs der Erzielung eines so erheblichen Mehrbetrages für einen Schiffer, dessen reine Einnahme vielleicht 500 Thlr. pro Jahr beträgt, ist aber unmöglich, so lange der Frachtsatz für die größeren Schiffe unverändert bleibt; es ergibt sich also, daß, wenn der Erlaß der Hälfte des Rekognitionsgeldes die Schleppschifffahrts-Gesellschaften zur Vergrößerung ihrer Fahrzeuge geführt hat, derselbe in natürlicher Folge hiervon auch die Konkurrenz der kleineren Schiffer ausschloß.

Aus den erwähnten Umständen entsteht noch eine weitere Ungleichmäßigkeit der Vertheilung der Rekognitionsgebühr. Es wird an jeder Amtsstelle (zum vollen Satze) gezahlt für Fahrzeuge von

50	Ctr.	Ladungsfähigkeit	10	Cms.	oder	pro	Ctr.	0,20	Cms.
300	=	=	90	=	=	=	=	0,30	=
600	=	=	1,83	=	=	=	=	0,305	=
1,000	=	=	3,00	=	=	=	=	0,30	=
1,500	=	=	4,50	=	=	=	=	0,30	=
2,000	=	=	6,00	=	=	=	=	0,30	=
2,500	=	=	7,50	=	=	=	=	0,30	=
3,000	=	=	9,00	=	=	=	=	0,30	=
3,500	=	=	10,50	=	=	=	=	0,30	=
4,000	=	=	12,00	=	=	=	=	0,30	=
4,500	=	=	13,50	=	=	=	=	0,30	=
5,000	=	=	15,00	=	=	=	=	0,30	=

Digitized by Google

Der Tarif begünstigt also die Fahrzeuge unter 300 Ctr. Ladungsfähigkeit, belastet dagegen die Fahrzeuge von 600 Ctr. höher als alle übrigen. Bei den Schiffen über 5,000 Ctr. Tragfähigkeit, tritt jedoch wieder eine Begünstigung auf, denn ein solches von 10,000 Ctr. zahlt pro Amtsstelle 15 Frs. also pro Ctr. Ladungsfähigkeit 0,15 Cms. d. h. 25 % weniger als das in der niedrigsten Gebührenklasse stehende Fahrzeug von 50 Ctr.

In früherer Zeit bestand diese Ungleichmäßigkeit nicht, indem durch den Beschluß der subdelegirten Kommission d. d. Mainz den 10. März 1815 das Maximum der Ladung auf fünftausend zweihundert Centner festgestellt war, so daß damals also auch keine Veranlassung vorlag, die Tragfähigkeit der Schiffe erheblich über dieses Maximum zu steigern.

Digitized by Google

Abtheilung III.

Von den Brücken-Durchlaßgebühren und dem Rheinzolle für Paſſagier-Effekten.

Da es allgemein bekannt iſt, daß Preußen unermüdlich den gänzlichen Erlaß der Brücken-Durchlaßgebühren angeſtrebt hat, ſo iſt keine Veranlaſſung zu einer näheren Beſprechung des in der Denkſchrift bezüglich dieſer Gebühren Hervorgehobenen, dies um ſo weniger, als in dem Vorſtehenden ſchon nachgewieſen iſt, daß die den Preußiſchen Anträgen entgegengeſtellten Behauptungen über die gegenwärtige Lage der Segelſchiffer unbegründet ſind.

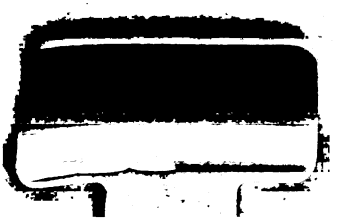
Ein Gleiches gilt hinſichtlich des Rheinzolles für Paſſagier-Effekten, welcher bei Preußiſchen Aemtern nicht zur Erhebung gelangt. Es wird daher die Bemerkung genügen, daß Preußen an der Sache nur mittelbar und zwar dadurch betheiligt iſt, daß Naſſau als Entſchädigung dafür, daß in Coblenz die Erhebung jenes Rheinzolles ganz unterbleibt, den Preußiſchen Antheil für die Strecke von Caub bis Coblenz für ſich erhebt und verrechnet.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google